

انترناشيونال

انترناشيونال

نت

NET
International

مجلة اقتصادية دورية دولية شاملة
تخصص في المدن الكبرى
وتسود في جميع أنحاء العالم

2007

- ❖ النقل البري في مصر ونظرة واقعية للمستقبل
- ❖ اللوجستيات وإدارة سلسلة التوريد في المطاوي
- ❖ ملتقى القاهرة للاستثمار

- ❖ تطور أسعار بناء السفن في العالم
- ❖ ماذا تعرف عن منظمة التجارة العالمية
- ❖ تأثير التقدم العلمي والتكنولوجي على تطوير الأسلحة
- ❖ والمعدات البحرية وتطبيقاتها

مصر للطيران للخطوط الجوية

ميونخ

رحلات اسبوعيا
الثلاثاء - الجمعة - السبت - الاحد

بالاضافة الى رحلتنا المنتظمة

القاهرة / فرانكفورت يومياً
الخرقة / فرانكفورت كل يوم سبت
القاهرة / دوسلدورف الجمعة و السبت
القاهرة / برلين الثلاثاء و السبت

مزيد من المعلومات اتصل الان

٠٩٠٠ ٧٠٠٠٠ سعر الدقيقة ٥٠ قرشاً

أو ١٧١٧ سعر الدقيقة جنية واحد

أو بوكيكت السياحي

www.egyptair.com





مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
Periodical International Economic Magazine
AS&A Publishing Limited
Registration No. 04761287
Camden Road, Camden Town
London NW1 9DR DX:
57074 Camden town

عشقان التشرين

عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير

صيد عبد المنعم هيد

المستشار القانوني

المستشار محمد محمود بدر

الحامي بالنقض

عشره التشرين

عبد السلام السيد أحمد

عديم التحرير

نشأت الديهي

مكرير التحرير

محمد البتايوي

المكاتب والمراسلون

جمهورية مصر العربية

القاهرة Tel. +2-0122686455

إسكندرية Tel. +2-03-4275117

العنوان: 51 ش فكتور عناوين - سموحة

الدور الرابع طقة 19 إسكندرية

E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk

أسرة التحرير

* ربان أحمد بدوي

(+2) 0123184320

* السيد عبد الجيد السيد

(+2) 0124183204

* جيهان عبد الصمد

(+2) 0126638978

* سناء كمال

(+2) 0107460784

* شرين جلال

(+2) 0106929403

* صفاء الفلاوي

(+2) 0103954631

* عبد الرحيم مصطفى

(+2) 0124614924

* ميادة محمود

(+2) 0122833584

* ياسمين عبد المجيد

(+2) 0129077337

سوريا

* ربان رامي تحوف

محمول

0096394231001

0096394239440

0096343714536

فاكس

* السعودية - جدة

تليفون: (966) - (2) - (6369985)

فاكس: (966) - (2) - (6369459)

كندا

* شريف صلاح مختار

تليفون: +1 - 4167250912

توزيع في جميع أنحاء العالم

ولنا كلمة

بقلم مستشار التحرير

القمة الخليجية السابعة والعشرين

عقد وزراء دول مجلس وزراء التعاون الخليجي بالرياض اجتماعاتهم حيث تم تحديد مشروع جدول أعمال القمة الخليجية السابعة والعشرين التي استضافتها المملكة العربية السعودية بالرياض برئاسة خادم الحرمين الشريفين الملك عبد الله بن عبد العزيز.

وقد أعلن الأمير سعود الفيصل وزير الخارجية السعودي في الاجتماعات التمهيدية أن التركيز في جدول أعمال القمة سيكون على مواجهة المخاطر الإقليمية في الخليج وخاصة العراق وإيران وفلسطين ولبنان والسودان. كما أكد عبد الرحمن العليمة أمين عام مجلس التعاون الخليجي أنه سيتم مناقشة إقتراحاً للربط المائي بين دول مجلس التعاون الخليجي الست وإنشاء خط سكك حديد، ومتابعة عملية الاتحاد الجمركي والسوق الخليجية المشتركة، والصلة الموحدة التي من المتوقع صياغتها عام 2010، كما سيتم إضافة إنجازات جديدة لمسيرة مجلس التعاون الخليجي بما يعود بالنفع والخير على المنطقة كلها.

وقد استعرض وزراء الخارجية نتائج الموضوعات التي قامت بديارستها الهيئة الإستشارية، وتقارير المتابعة التي أعدتها الأمانة العامة، والإنجازات التي تحققت بين قمتي أبو ظبي والرياض، وما يواجهه مسيرة التعاون الخليجي من صعوبات.

القمة

أكد الملك حمد بن عيسى آل خليفة ملك البحرين في كلمته أمام القمة الخليجية أهمية إتخاذها لمواجهة التطورات الراهنة، وتقديم وتحديث مستوى آليات العمل في المجلس، ومواكبة متطلبات المستقبل على جميع المسارات وبخاصة المسار الإقتصادي. وقد أصدر قادة وزعماء مجلس التعاون الخليجي في النهاية بيانهم الختامي الذي من أهم ما تضمنه:

- * مؤازرة لبنان سياسياً واقتصادياً، وأعادة التعمير، والتربية بقرن "باريس 3" الذي سيدهم لبنان العام القادم، هذا بجانب وحدة الصف اللبناني، وتعزيز الأمن والاستقرار.
- * التأكيد على ضرورة إخراج وحدة وسيادة العراق وبغيتي ورفض دعوى تجزئته.
- * الإستنكار الشديد وإدانة الاعتداءات الإسرائيلية على الشعب الفلسطيني، وارتكاب أبشع المجازر الوحشية التي تودى بالآلاف المدنيين من الأطفال والشيوخ والنساء، ووقوف دول الخليج إلى جانب الأشقاء الفلسطينيين، ودعوة المجتمع الدولي للتحرك لإيقاف تلك الاعتداءات الإسرائيلية المذكرة، ودعوة القادة الفلسطينيين إلى بذل المزيد من الجهد لتعزيز الوفاق الفلسطيني، والإسراع في تشكيل حكومة وحدة وطنية فلسطينية.

- * التأكيد على أن السلام في الشرق الأوسط الشامل والعالدي لن يتحقق إلا بعد قيام الدولة الفلسطينية المستقلة وامتصاصها القدس الشريف، وإنسحاب إسرائيل من الجولان السوري المحتل.
- * ضرورة التوصل إلى حل سلمي لأزمة الملف النووي الإيراني، وحث إيران على مواصلة التعاون الكامل والحوار الدولي مع الوكالة الدولية للطاقة الذرية في هذا الشأن.
- * المطالبة بإخلاء منطقة الشرق الأوسط من جميع أسلحة الدمار الشامل بما فيها منطقة الخليج، والإقرار بحق دول المنطقة في إمتلاك الفخيرة في مجال الطاقة الذرية للأغراض السلمية.
- * التأكيد على دعم حق دولة الإمارات العربية في إستعادة سيادتها على مياهاها الإقليمية وجنارها الثلاث طنب الكبرى، وطلب الصغرى وأبو موسى التي إلتزأت تحتلها إيران.
- * إحداد بركان مجلس التعاون الخليجي لإيجاد تحقيق طموحاته، وأمان شعوبه التي من أهمها توفير حقوق المواطنة الخليجية، وحرية التنقل والمطالبة الذكية بين دوله الست، والحفاظ على ما تحقق من إنجازات.

إننا نؤمن أن تحقيق جامعة الدول العربية حقوق المواطنة لأبناء الدول التي تنتم إليها بدلاً من إشغالها بالمشاكل السياسية التي لم تتمكن من حلها حتى الآن وعلى رأسها قضايا فلسطين والعراق ولبنان والسودان والصومال.

عاصم السيد أحمد
مستشار التحرير

دوريات

المجلات المنشورة لا تعبر بالضرورة عن آراء المجلة وإصاغير عن آراء مكتبها ومحرريها واعتادة النشر مع الاستاذة الى حدس.

من أجل الشركات الربحية في تحقيق النشر اوسع وزادته مبيعاتها بالارتدادات لاعتمال لتجوز مساحة الاعلان



**MINISTRY OF INVESTMENT
HOLDING COMPANY FOR MARITIME
AND LAND TRANSPORT**



PSCCHC is one of the leading companies operating in Port Said port and the Middle East region in the field of containers and cargo handling. It was established since more than 30 years to fulfill the following objectives .

Render best services and facilities to container vessels.

Provide safe container & cargo handling with minimum cost and flexible tariff.

Developing operation and terminal facilities by using most up-dated technology.

Increasing handling productivity year after year until it reached more than 800,000 teus in 2004/2005.

CONTAINER HANDLING ACTIVITY

Terminal area: 435000m²

Planned annual capacity: 700,000 TEU.

Equipment: 7 Gantry Cranes.

2 Mobile Cranes.

6 Transtainer (RTG).

34 Reach Stacker.

47 Tractors & Semi-trailers.

Inland terminal area: 50000m²

Terminal capacity: 6000 TEU

LCL store 2000m²

CARGO HANDLING ACTIVITY

Loading/discharging, storing & transporting bulk grains & all types of general cargo .

WEB: www.pscchc.com **E-MAIL:** info@pscchc.com

Mostafa Kamel & Azmy Street , port said Port Authority

Building , 6 floor

Tel:- 002 066 3237151 / 002 066 3235862 Fax : 002 066 3339347 /

002 066 3220419 P.O.Box : 1239

PORT SAID CONTAINER & CARGO HANDLING COMPANY



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

www.mscegypt.com

**m
sc**
EGYPT



Daring to be different

Hot Line 19673 (19 MSC)

Head Office: 55 Sultan Hussein St.

Tel: +203 48 55 001 (9 lines)

Fax: +203 48 55 002



Royal Logistics

رويال للخدمات اللوجستية



رائعة فى النقل العولمى واللوجستيات
LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS



عزيزى المتورع ... عزيزى المصدر
إذا كنت تفكر فى أفضل الطرق التى تخدمها أعمالك مع العالم الخارجى
... من فضلك توقف فوراً عن التفكير
... فخرنا الشحن العولمى يتحدثون

رويال للخدمات اللوجستية ولدت عملاقة وبدأت من حيث إنتهى الآخرون (التميز له حدود و تميزنا بلا حدود)

- فريق عمل متخصص ومدرب فى جميع أنشطة الشحن العولمى وفق أحدث المعايير العالمية
- أكبر شبكة نهايات طرفية متصلة بالدوائر الجمركية على مستوى الجمهورية
- أكبر شبكة وكلاء تغطى جميع أنحاء العالم
- خدمات الشحن العولمى من وإلى أى مكان فى العالم بحراً وجواً
- المشروعات - الأمتعة الشخصية - المعارض - التخزين والتوزيع
- خدمات النقل البرى من وإلى جميع أنحاء الجمهورية
- التخليص الجمركى من وإلى جميع الموانئ المصرية (بحرى وجوى)
- تغطية الشحنات تأمينياً من الباب إلى الباب
- الفحص المسبق عن السلع الصناعية

معنا ... وداعاً للتأخير ... وداعاً للقلق

مكتب القاهرة : ٢٩ ش قريد - هليوبوليس - القاهرة - مصر
ت: ٤٦٩٩٤٤٠ - ٤٦٨٤٣٣ - ٤٦٨٤٢٢ - ٢٠٢ - ٤٦٨٤٢٢٢ - فاكس: ٤٦٨٤٢٢٢ - ٤٦٨٤٢٢٢ - ٢٠٢

مكتب الاسكندرية : ١٠٠ ش المتحف الرومانى - المسلة - الدور الثانى
ت: ٤٦٨٩٥١٠ - ٤٦٨٩٥٠ - ٢٠٣ - ٤٦٨٩٥٠ - فاكس: ٤٦٨٩٥٠ - ٢٠٣

مكتب ميناء السفينة العين السفينة - السويس
ت: ٢٧١٠٢١٩ - ٢٧١٠٢١٩ - ٢٧١٠٢١٩ - فاكس: ٢٧١٠٢١٩ - ٢٧١٠٢١٩ - ٢٧١٠٢١٩

مكتب بورسعيد: ٢١ ش الجيرتري - بورسعيد - مصر
ت: ٢٢٥٢٩٤٠ - ٢٢٥٢٩٤٠ - ٢٢٥٢٩٤٠ - فاكس: ٢٢٥٢٩٤٠ - ٢٢٥٢٩٤٠ - ٢٢٥٢٩٤٠

مكتب مطار القاهرة: مطار القاهرة الدولي - مركز التصدير الدولي - مكتب رقم ٢٠٤
ت: ٢٢٧١٤٦٨ - ٢٢٧١٤٦٨ - ٢٢٧١٤٦٨ - ٢٢٧١٤٦٨ - ٢٢٧١٤٦٨ - فاكس: ٢٢٧١٤٦٨ - ٢٢٧١٤٦٨ - ٢٢٧١٤٦٨



خلال أكتوبر 2006

1

اللوجستيات وإدارة سلسلة التوريد في الموانئ

د. إسماعيل مبارك أستاذ (غير متفرغ) كلية الهندسة جامعة القاهرة



مقدمة

تؤثر عملية اللوجستيات على كل مجال من مجالات النشاط الإنساني تقريباً، سواء بصورة مباشرة أو غير مباشرة، ولقد تأثر مجالات تجارية بدرجة مهمة على مستوى الحياة في مجتمع ما مثمما يؤثر مجال اللوجستيات. ومن ذلك، حتى العقدين الماضيين، لم يتم تعريف عملية اللوجستيات على أنها عملية تتعلق بالإبحاء أسلوب، منجز النقل، عند تناول عناصرها. ولأن تعترف المنظمات بأهمية إدارة عملية اللوجستيات ولتدريب وموقفها لتكثيفهم من التعامل مع عناصرها المختلفة بشكل جماعي وليس فردي.

ومن ثم، بينما تهتم إدارة اللوجستيات بالأمر الداخلي في شركة ما، تتخطى إدارة سلسلة التوريد حدود المنظمات لأنها تسعى إلى اعتبار التوازن داخل المنظمات وفيما بينها، بخصوص مكان أداء الأنشطة، مثل مكان الاحتفاظ بالخزون.

منهج النظم
بينما تعتبر إدارة اللوجستيات وإدارة سلسلة التوريد تعتبر نغماً في حد ذاتها فإن كلا منهما يعد بمثابة شبكة أنشطة تستهدف إدارة القيمة المضافة للمواد والعمال من خلال قناة الإمداد والتوزيع. ويشرح منهج النظم أبسط أداة، بل الأداة الفعالة، لفهم العلاقات المتداخلة وبسيطة، فإنه وفقاً لهذا المنهج، يتعين فهم كل من الماهم والأنشطة في ضوء كيفية تأثيرها على العناصر والأنشطة الأخرى التي تتفاعل معها وتتأثر بها.

وبينما قد يكون من المستحسن تخزين كميات من البضاعة بمستويات عالية لتحسين الإستجابة لتقلبات العملاء، يؤدي ارتفاع مستويات التخزين إلى زيادة تكاليف التخزين وعرض المنتجات لتلف نتيجة لتقدمها ولذا يتعين إستبدال المنتجات الإيجابية إقراراً ما بالأعمال الفعالة قبل الوصول إلى قرار بشأن مستويات التخزين. ويؤمن دراسة أثر القرارات على النظام الأكبر من الشركة أو قناة التوزيع تمّ غالباً الإستجابة للبيئة من النظم الفرعية. ويعني ذلك أن بينما تبدو الأنشطة الفرعية وكأنها تم توجيه جيد في ذلك النظام فإن المصلحة العامة بالنسبة إلى النظام ككل هي ضعف الأداء، نسبياً، ولغهم فرص تحسين الأداء، ما تقتضيه تلك الفرص من معاني، يتعين النظر إلى النظام ككل.

ويغض النظر عن التعريفات الرسمية المذكورة أعلاه وبغلة الرجل العادي يعتبر أي نشاط يضيف قيمة إلى المنتج أو الخدمة جزءاً من سلسلة اللوجستيات وتعتبر إدارة كل الأنشطة الفرعية بشكل جماعي لمواصلة إضافة قيمة إلى المنتج أو الخدمة، بمثابة إدارة الإمداد والتوزيع من حين اختيار الإدارة الجماعية للإجراءات أو المنظمات المستولة من النشاطات الخاصة بسلسلة اللوجستيات، بما في إدارة سلسلة التوريد.

ومثال على ذلك، عملية تصدير الأسمنت من أحد الموانئ إذ تعتبر سلسلة اللوجستيات دورة واحدة لا تدخل ضمن إهتمام الميناء ومع ذلك يجري تحويل الأسمنت من الميناء معتمت يتم تحميله على شاحنة أو قارب بخروطية وينقل إلى الميناء ثم يتم تفريغه وتخزينه ثم تحميله على إحدى السفن، ثم نقله من طريق البحر إلى ميناء آخر وبعد ذلك يتم تفريغه في الخازن ثم يحمل على شاحنة أو عربة مغطاة إلى الجهة المرسل إليها التي يتم حمل تفريغه مرة أخرى، ويهدف كل نشاط من تلك الأنشطة إلى نقل المنتج أو الخدمة من نقطة إلى نقطة الإستفادة منه، كل جزء يخصها ومن كل الأنشطة التي تدخل في سلسلة اللوجستيات، وتعتبر إدارة سلسلة التوريد كإدارة كل نشاط من تلك الأنشطة وتعتبر وضع كل الأنشطة تحت إدارة واحدة بمثابة إدارة لسلسلة التوريد. وفيما بعد سيتم مناقشة هذا الموضوع باستفاضة في دراسة الحالة من ميناء العين السخنة من أجل تحقيق التشغيل الأمثل والقدرة التنافسية.

3 - الكيفية المتعلقة بعملية اللوجستيات وأهميتها

أولاً ثراء المستهلكين إلى زيادة دعم أسواق السلع والخدمات الوطنية والوطنية. وفي العقد الماضي، تم استخدام الآلات من المنتجات والخدمات الجديدة، ويتم الآن بيعها وتوزيعها على

والهدف الأساسي من هذه الدراسة هو فهم المشكلات التي تواجه عملية اللوجستيات والتوزيع وعلاقتها بإدارة سلسلة التوريد. وتتطلب استخدامات القيمة المضافة لعملية اللوجستيات والاستفادة المثلى منها سواء في منظمة إنتاج سلع أو منظمة لتقديم خدمات. وعادة يتم تصنيف الموانئ ضمن قطاع الخدمات، ولكن بالنسبة إلى هذه الدراسة، تعتبر الموانئ قطاعاً إنتاجياً ينتج خدمات. وشدة توجه لجمال ميناء العين السخنة، بشكل خاص، يجمع بين كل من تقديم الخدمات وإنتاجاً، مع إلمام العميل من المجمعات الصناعية داخل الميناء، ولهذا السبب أصبح لزماً على كل العاملين بالميناء أن يدركوا أهمية إدارة اللوجستيات وإدارة سلسلة التوريد حين يتشكروا من العمل ككثير واحد، ويوجدوا جهودهم لتحقيق النجاح لمشروعهم.

2- تعريف إدارة اللوجستيات (اللوغستيات) وإدارة سلسلة التوريد

حتى الآن لا يعرف الكثير من المديرين التنفيذيين الفرق بين إدارة اللوجستيات وإدارة سلسلة التوريد، فكل من المصطلحين متقاربان جداً في المعنى ويحتاجان تحديد الفرق بينهما إلى نظرة متعمقة إلى تعريف كل منهما، ومن الناحية الفنية، يؤكد المصطلحان رسمياً كما يلي:

إدارة اللوجستيات (الإدارة اللوجستيات):

تعني الآن الجزء من عملية سلسلة التوريد الذي يخطط وينفذ ويتحكم في وتوزيع البضائع والخدمات والموارد ذات الصلة بشكل يتسم بالكفاءة والخطية، بدءاً من نقطة المنشأ وانتهاءً بنقطة الاستهلاك (أي الوجهة النهائية) لتلبية إحتياجات العملاء.

إدارة سلسلة التوريد:

تعني تكامل العمليات التجارية الرئيسية بدءاً من المستخدم النهائي ويمرور بالموردين الأصليين، والتي توفر المنتجات والخدمات والمعلومات التي تضيف قيمة لصالح العملاء وغيرهم من المصنفين.

وشدة اختلافات مهمة بين التعريفين السابقين، أولاً وقبل كل شيء، تركز إدارة سلسلة التوريد على ثمانية عمليات تجارية رئيسية، هي مايلي:

- 1 - إدارة العلاقات مع العملاء
- 2 - إدارة خدمة العملاء
- 3 - إدارة الطلب
- 4 - المواد والطليبات
- 5 - إدارة دورة التصنيع
- 6 - الشراء والطلبات
- 7 - تطوير المنتج
- 8 - المرتجعات

الأنشطة المتعلقة بعملية اللوجستيات:

تقسم الأنشطة المتعلقة بعملية اللوجستيات إلى الأنشطة الخاصة بتدفق تقديم الخدمات بدءاً من نقطة المنشأ إلى الوجهة النهائية، وتضم ما يلي:

- 1 - خدمة العميل
 - 2 - التتبع بالطلب
 - 3 - إدارة الخزون
 - 4 - الاتصالات المتعلقة باللوغستيات
 - 5 - متابعة الطلب
 - 6 - التعامل مع الطليبات
 - 7 - التوزيع
 - 8 - دعم فريق المبيعات والصيانة
 - 9 - إختيار مواقع المصانع والمستودعات
 - 10 - إخطابى اللوجستيات
 - 11 - حركة المرور والقتل
 - 12 - التوزيع في المستودعات والخازن
- ومن أن هناك تشابه واضح تماماً بين مهام إدارة اللوجستيات وإدارة سلسلة التوريد، عند دراسة تعريفاتهما بالمهام الفرعية بينما تهتم إدارة سلسلة التوريد بالهام الجماعية.

العملاء في جميع أنحاء العالم، وإواجهة التحديات التي تواجه الأسواق التي تم توسيعها وانتشار منتجات وخدمات جديدة، زاد حجم الشركات التجارية وتعدت نظمها. وعلت عمليات التصنيع متعددة النشاطات محل المصنع ذي النشاط الواحد. وأصبح توزيع المنتجات من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك عنصراً مهما جداً من عناصر إجمالي الناتج المحلي في الدول الصناعية. ففي الولايات المتحدة تشكل الأنشطة المتعلقة بعملية اللوجستيات، حسب التقديرات، 10% من إجمالي الناتج المحلي. ومن ثم تعتبر عنصراً مهماً من عناصر إجمالي الناتج المحلي. وفي الدول النامية يمكن أن يصل هذا العنصر، نظراً لعدم الكفاءة، إلى 30% من إجمالي الناتج المحلي. وبالتالي، يعتبر هذا العنصر مهماً بالنسبة إلى الاقتصاد وينبغي أن يعطى بأهمية إلى يستحقها.

وفي السنوات الأخيرة، بدأ الإهتمام ببن الإدارة الفعالة لإمداد والتوزيع تمثل عنصراً أساسياً لتحسين أرباح الشركات والأداء التنافسي. ويعني مفهوم التسويق أن أي شركة ذات عتين أن تهدف إلى تلبية احتياجات العميل وتشكيل الاستراتيجية الأساسية الثلاثة لمفهوم التسويق في: رضاء العميل، وتكامل الجهود، وإيجاد الشركة. تتطلب عملية اللوجستيات دوراً رئيسياً في كل عنصر من هذه العناصر بعدة طرق. ولكن يتلقى إنتاج شركة ما، يتعين أن يؤدي إلى موجود التسويق إلى تحقيق التكامل بين الأفكار الخاصة بتقديم المنتج المناسب، بالأسواق المناسبة، وتوزيعه في المكان المناسب، في الوقت المناسب، من ناحية، واستخدام الأساليب المناسبة لتوفير خدمة عميل أخرى: رضاء العميل في العناصر الأساسية لفهم أنشطة التسويق، وتصل على اللوجستيات أيضاً دوراً مهماً، لاسيما في دعم المنتج على الشئ في المكان المناسب وفي الوقت المناسب، ولذا بدوره يعود رضاء العميل ومن ثم يتطلب تحقيق رضاء العميل بذل جهود متكاملة داخل المنظمة وخارجها مع الموردين والعملاء النهائيين.

4- الكيفية الخاصة بعملية اللوجستيات كخدمة من قيمة المنتج

تعتبر تحديد أثر اللوجستيات والخدمات اللوجستيات، الخبرة الأولى المهمة لتكليف الاعتراف بأهميتها. وترتفع تكاليف اللوجستيات، التي تحسب في صورة نسبة مئوية من قيمة المنتج، على قيمة المنتج نفسه. كلما زادت قيمة المنتج انخفضت النسبة المئوية لتكاليف المنتج. كلما زادت قيمة المنتج، على ذلك، تدفع قيمة الشحن منتج ما من المستحضرات الصيدية 10.000 دولار، بينما تبلغ قيمة منتج آخر من المواد الصناعية 2.000 دولار، ونظراً لعدم عوامل مثل ظروف السوق، ومستوى الكفاءة وطرق النقل، وحالات النقل (تجارتا) لتختلف وتختلف وتختلف (التخزين)، وتكاليف نقل الخزون، ومصاريف الميناء، تدفع شركة المستحضرات الصيدية 500 دولار لمساب توزيع المنتج، بينما تدفع شركة المنتجات غير المعطرة 250 دولاراً وطلاءها، تدفع شركة المستحضرات الصيدية تكاليف أعلى لعملية إمداد وتوزيع منتجاتها، ولكن إذا حسبت الكفاءة في صورة نسبة مئوية، يتبين أن لها تبلغ 5% فقط من قيمة المنتج، في حين تدفع شركة منتجاتها 12.5% من قيمة المنتج.

ويكمن أن تبني منظمة ما إستراتيجية أو أكثر من ثلاث إستراتيجيات أساسية لزيادة أرباحها، أولاً، قد تحاول زيادة حجم المبيعات الإضافية من خلال زيادة جهود التسويق. ثانياً، بإمكانها أن ترفع سعر المنتج. ثالثاً، يمكنها تقليل التكاليف التي

أرجحية، لأن الرجحية يمكن التلاعب فيها على المدى القصير وتبحث قيمة المساهمين كل التغيرات النقدية المتوقعة بقائمة الأرباح والخسائر وكذلك الميزانية حالياً وفي المستقبل. وتخصص لتلفات النقدية المستقبلية حتى صافي القيمة الحالية على أساس تعديل المخاطر. وإذا لا تبحث قيمة المساهمين العائدات الخاصة، بل تبحث أيضا الاستمرار اللازم للحصول على تلك العائدات سواء حالياً أو في المستقبل. ويعني هذا التوجه طويل

لمدى ، أن من غير المرجح أن تتخذ الإدارة قرارات خاطئة.

ويعتقد رضاء الصالحين عندما في العمل بجهد يحفزهم التزاد في
 ما يتعلق بل عناصر خطة التسويق، وفي المنتج والسعر
 والمعاينة والمكان. وهناك أربعة أسباب على الأقل تبرهن ذلك
 ينبغي على الشركة أن تركز على العمل الصالحين. أولاً، عدم
 العمل الذي تم إرضاءه ولها القدرة يكون استخدام نفس
 الخدمة ألياً قد تبلغ تكلفة جذب عميل جديد خمسة أضعاف
 التكلفة الاحتفاظ بعميل قديم. ثانياً، من المرجح جداً أن يقل
 العملاء الذين يفرون التوقف عن استخدام خدمتهم
 إلى غيرها. ثالثاً، من المرجح بشكل أكثر بين مزودي الخدمات
 التي تركز على العمل الصالحين أن يكونوا أكثر نجاحاً في

العملاء المأجورين يذم من يجهل عدده جند يستلبي يسبغ به
يستوى زيادة الضمة ومن ثم، يتم إجراء التعديب التجارية
يشكل مبرر لاتخاذ احتياجات العمل مستويات خدمة
العمل، وإذا استطاع المديرون تعديد كفاءة الموازنة بين العائد
والتكاليف الكلية للإمداد والتوصون.

ومن ناحية قيمة البيع بالنسيئة إلى العميل تكون نقطة الضعف
في أول مقاييس من أنهما يتركبان للعميل مسألة تحديد الفائدة
التي لا تتغير مع التغير في القيمة المضافة للعميل، بل لا يتغير ذلك،

وإذا توخيت الإضرار من العميل أن يدفع أكثر في مقابل الحصول على خدمة أفضل، يجب على الإدارة حينئذ أن توضح للعميل المزايا المالية لتقديم خدمة له على مستوى عالٍ، ويتضمن التحليل الكلي للتكاليف إيضاح كيف يمكن تقليل التكاليف الكلية للإمداد والتأمين إلى أدنى حد ممكن، بما في ذلك نظم النقل، والتخزين،

- والجدير، والتعامل مع البيانات بنظم الحسبات، والتصورات، والتكامل، والتكامل بيناتج كبير، مع الإبقاء على مستوى العمل والتأثير، يتصل الجوانب الأساسية لتخطيط إجمالي التكافؤ في صورة أن يتصل المديرون في إبتدائهم التفاضل الكلية الخاصة بناتج أنشطة المؤسسات التي تتصل بالبيانات ولا من محاولة خفض التكلفة لإنشاء أكثر من نسخة لورقة لإعداد والتكوين.
- 7- الخطوة الاستراتيجية للإعداد والتكوين**
- يمكن تعريف الخطوة الاستراتيجية للإعداد والتكوين بأنها عملية تخطيطية مهمة، وقائمة ومكتلفة تهدف إلى تحقيق نتائج، من خلال زيادة كفاءة وتوقيت خدمة العميل، ما يؤدي إلى تحقيق أكبر قدر من رضا العميل، مع طريق التفاضل (الاستقبال) على خدمات المؤسسات، والتي تلجأ إلى الموارد الخاصة بسلسلة التوريد، ويتم ذلك التخطيط داخل سياق الأهداف العامة للشركة، بصفتها.
- ويتمثل ذلك التصرف على ثلاثة عناصر رئيسية: أولاً: الإعدادات، ثانياً: الأجل، ثلثاً: وسائل تحقيق تلك الأهداف، 80% عمليات تحقيق تلك الأهداف يستمر مع خطة الاستراتيجية ذاتها.

خمس سنوات أو أكثر.

8 - اللوجستيات بميناء العين السخنة

يتضمن اللوجستيات التي يجري تنفيذها في ميناء العين السخنة إدارة سلسلة التوريد وأنشطة اللوجستيات والتحكم فيها.

والنوعية إلى إدارة سلسلة التوريد يقوم ميناء السخنة بما يلي:

1- إدارة العلاقة مع العملاء

يبدأ ميناء السخنة بتقارير جهود لجني العملاء وإقامة علاقات معهم. يوفر الميناء العملاء نظاماً كاملاً للخدمة داخل الميناء.

2 - إداة ختمة العلاما
المعمل عمله هو إيتاع هذا النظام فحسب
الإستعانة بالأعمال الورقية في أضيق الحدود وكل ما يتعين على
خارجيه، ويتم الأعمال في الأبناء بالاكمل من طريق المصيرين
قد يسمح النظام الكلى للإدارة الذى يقرره أئبناء المجلد إدارى
حساباتهم وفى نفس الوقت السماح لأبناء وإدارتها لهم ويتمتع
ذلك من خلال وجود مجموعة من الشركات مثل شركة تطوير

[illegible]

بالنسبة إلى اللوجستيات بميناء العين السخنة

- محطة إنتاج الوقود الحيوي
- مصنع إنتاج السكر
- مخازن الامونيا
- منشآت صوامع الحبوب
- مشروع المواشي
- منطقة صهاريج التخزين

- 10 - قياس وبيع قيمة اللوجستيات التي يبيعها الميناء
- إستطاع ميناء العين السخنة، من خلال نظام معلومات الإدارة الذي يطبقه، أن يحدد تكاليف اللوجستيات في الميناء. وبينما تبلغ تكلفة اللوجستيات في الدول الثمانية 30%، يبلغ المستوى الدولي المتعارف عليه حوالي 13%. وقد نجح ميناء العين السخنة في أن يصل بالتكلفة إلى 8% بداية من عام 2005. ووصل المستوى الدولي 8% بداية من عام 2005.

إستطاع ميناء العين السخنة، من خلال نظام معلومات الإدارة

11 - **التطوير التقني للأنشطة الهندسية في مجال الجيوسciences**
من خلال إنشاء مراكز لحساب تكلفة كل أنشطة الجيوسciences داخل الميناء وفحصها، يعمد الميناء تطوير تلك العناصر لتحقيق أقصى كفاءة ممكنة.

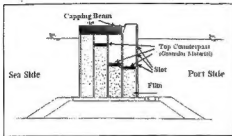
ويجري التخطيط لرصد وتحسين أنشطة الجيوسciences إلكترونياً وسيحقق ذلك بالتأكيد ميزة تنافسية للميناء، المنافسة على جاذبية شركات الشحن التي تستخدم الحوافز الأخرى في المنطقة.

12 - **الخلاصة والتوصيات**

في حد ذاتها، وأهم جزء فيها هو تدريب وتعليم العاملين في الميناء.

الإتجاهات الحديثة الخاصة بالدراسات الفنية وأعمال الإنشاء بالموانئ

م. محمد رمزی عوض "مهندس شواطی و موانی"



تعتبر الأعمال الهندسية الخاصة بإنشاء الموانئ من الأعمال الفنية المركبة و التي تحتاج إلى خبرات خاصة و طويلة لإمكان إتمام هذه الأعمال بالكفاءة المناسبة نظرا للتكلفة العالية لها.

دراسات الهدوء للأمواج :

تعتبر دراسات الهدوء للواجب من أهم الدراسات الفنية الأساسية لضمان قابلية البناء لأداء وظيفته الخاصة بأعمال التخلّص. وتعرض الأبحاث لتأثيرات الانتشار الناتجة عن إزاحة سطح المياه، أما داخل الخلية المملوءة بالمياه، فتتعرض الأواج لطائرة الانكسار الناتجة عن الفرق في الأسطح بين منطقة الدوران (التي يفيض فيها بعض المياه) ومنطقة الأوصلة (الأقل عمقا) في حالة وجود تلك الفرق في الأسطح. وكذلك تتعرض الأواج لطائرة الانكسار من سطح الأمصة، وتتوقف درجة الانكسار (الامتصاص) لطاقة الأواج على المادة المستخدمة بششاء الأمصة. وتعرض دراسات الهدوء للأواج لتأثير موجة (Wave Action/Calmness Studies)، ويقدّر الانكسار للأواج من بعض عوامل (K_r).

أعمال الرفع المساحي الهيدروغرافي في

وتعتبر أعمال الرفع المساحي الهيدروغرافي (Hydrographic Survey) من الأعمال الأساسية سواء بمراحل الإنشاء أو الصيانة البحرية (كإكمال تركيز الصيانة للوصول ثم المحافظة على الأعماق التصميمية) و الإنجذاب البيئي لزيادة والتحكم في قوة هذه العملية تعتمد على ربطها بنظام (GPS - Global Positioning System) حتى يمكن الوصول لأقل النتائج للرفع سواء بالنسبة للأماكن المطلوب تركيها للمحافظة على الأعماق التصميمية بها أو المناطق المطلوب إجراء أعمال إنشائية بها.

الأعمال الإنشائية بالميناء :

[illegible]

مد خطوط الأنابيب تحت المياه:

ومن العمليات الغنية المعقدة، والتي تحتاج إلى خبرات فنية وهندسية عالية عملية مد خطوط الأنابيب تحت الماء، وخاصة خطوط التغذية الخاصة للتلد البترول الخام، حيث يتم أعمال الشحن السفن في داخل البحر من خلال ما يعرف بإسرس (Single Point Mooring)، وإمكان إجراء ذلك يلزم أولاً إتمام أعمال الحفر اللازمة للخرائق التي توسع بها المواسير باستخدام تقنيات هندسية خاصة ومناسبة لطبيعة التربة بمنطقة المشروع، ثم توضع المواسير بها، ويتم بعد ذلك أعمال التغذية والتأمين لها، ويمكن في بعض الحالات الإعتماد على تثبيت الحل المواسير بدين حفر، الذي يلزمه خبرات خاصة ودقة عالية.

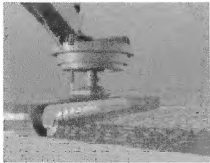
أعمال التكريم البيئي:

وأيضا من الأمصال التي تحتاج إلى حيازة خاصة هي أمصال الكريك البيئي (Environmental) و (للمرأة لإزالة آثار الحمل)، لقوات من تربة القاع عند حدوده. والآن نعود من الكريك يحتاج إلى إزالة الغلاية حيث قد يسلط أمصال الكريك إلى عدة مستشعرات، وتحقيق ذلك فإن المستعملة في ذلك يلزم أن تكون ذات دقة وحساسية عالية و قدرة على إزالة طبقات رقيقة من التربة و هي أنواع خاصة من الكراكات المستعملة في هذا المجال وتعرف برسم (Auger Bredgers).

والاشكال من (أ) و (ب) توضح تفاصيل الأمصال الهندسية البحرية الأساسية الخاصة بأعمال إنشاء الموانئ لإنتاجها.



شكل (٢) نظام حضر حديث خاص بعمل أساسيات الأرصفة.



شكل (٦) الثقة العالية وعدم إحداث عكارة بالمياه باستخدام أنظمة التبريد البيئية الحديثة.



شكل (5) إزالة التربة الناعمة باستخدام نظام الحقن بالماء تحت ضغط، وبدرجة عالية.



شكل (٤) تقريبا أعداد خرائط المسح الهيدرولوجرافي بدقة عالية.



وزارة التجارة
الشركة القابضة للنقل البحري والبري
شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

مستودع البشرى

يسر شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع رائدة شركات تداول الحاويات والبضائع بالجمهورية أن تعلن عن بدء تشغيل المستودع الجمركي الجديد التابع للشركة بمنطقة البشرى اعتباراً من ١٥ سبتمبر ٢٠٠٦.

الوصف العام:

- تبلغ مساحة المستودع ٨٢٧٠ متر مربع دور أرضي وأربعة أدوار متكررة.
- يتوفر بالمستودع مجموعة من المصاعد الكهربائية خاصة بالبضائع حمولة ٣ طن.
- موقع متميز بمنطقة البشرى القريبة من حدود ميناء الإسكندرية ويرتبط بشبكة الطرق الرئيسية بالمنطقة كذا القرب من كوبري القبارى - باب (٢٧) المؤدى إلى الطريق الدولي الساحلي وباقي الطرق الرئيسية (الصحراوي - الزراعي).



- المستودع مؤمن عليه ضد المخاطر المختلفة ومزود بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية وكذا نظام إنذار مبكر ضد الحريق.

نشاط المخزن:

- تخزين جميع أنواع البضائع الواردة (F.C.L) - (L.C.L) ما عدا البضائع الخطرة والمواد الغذائية والأدوية.
- تخزين السيارات الخاصة بنظام الإفراج المؤقت (التريبيتك).
- التفريغ الفوري لمشمول الحاويات وسرعة إعادة الفوارغ لتوفير غرامات التأخير.
- تقديم خدمات تداول البضائع بسهولة وسرعة ومرونة.
- بالمخزن مجمع جمركي متكامل مجهز بالحواسيب الآلية لإنهاء كافة إجراءات التخليص الجمركي سواء الكلي أو الجزئي للرسائل بدون حد أدنى.
- إمكانية التأجير السنوي لمساحات تخزينية.
- تعريفة متميزة ومنافسة.

نرحب بتشريحتكم لمقر المستودع للتعرف على إمكانياته وخدماته.

العنوان: مستودع البشرى الجمركي شارع المشى - القبارى - الإسكندرية - تليفون ٣/٤٤٥١١١٥

لمزيد من المعلومات يرجى الاتصال بالشركة على الأرقام الآتية:

هاتف: ٣/٤٨٦٧١٢٤

هاتف: ٥٥٦٦٦ A.C.H.UN

Website: alexcont.com

E-mail: alexcont@alexcont.com

يعرض مشروعات ومليارات الدولارات أمام المستثمرين

بدأت في القاهرة الشهر الماضي فعاليات ملتقى القاهرة للإستثمار الذي يشارك فيه نحو 300 شخصية اقتصادية وسياسية مصرية وعربية ومن مختلف دول العالم وتنظمه وزارة الإستثمار بالتعاون مع مجموعة الاقتصاد والأعمال.



سامح زهيري



محمد عبد الدين



يوسف غانم



أحمد نظيف



أحمد الغزالي



محمد مصطفى

من جانب آخر أتمت شركة «مافين» المالية للرقب أنها ستقيم صعدا لمسح الأوراق باستثمارات 100 مليون جنيه .. وقال مجدى جرجع الرئيس التنفيذي لشركة «مافين» تخصيص قطعة أرض بمساحة 6 أكتير لهد الفرض مشيرا إلى أن المشروع سوف يبدأ استثمارات الشركة في مصر التي تتجاوز المليار جنيه.

إصدار بطاقة المستثمر العربي

فيما أكد د. محمد محبى الدين وزير الإستثمار أن نهضة مصر لن تتحقق إلا بوجود إسهامات سياسية تجمع من حرية التعبير وتضمن حقوق الإنسان، أعلن بدء العمل بطاقة المستثمر العربي حيث كان الشيخ صالح كامل أول من يتسلمها. وأوضح د. زيد بهاء الدين رئيس هيئة الاستثمار أن بطاقة المستثمر العربي تسمح بتسهيل الإجراءات مع الجهات الحكومية في مصر خاصة في الخلل والتعرج من البلات و لا تقتنى من جواز السفر، ويتم منح هذه البطاقة لكل مستثمر عربى تتجاوز استثماراته بمصر 50 ألف مليون جنيه.

مايكلسون، العالان جائزة نوبل بحسن

البر والقيمة مازالت تسير على مناه مصر الاقتصادية

فيما أكد السفير الاقتصادي مايكل سترون العالان جائزة نوبل في الاقتصاد أن مصر تمتلك كل المقومات التي تؤهلها لتحقيق نمو اقتصادي جيد ويحد من مشاكل البيروقراطية التي مازالت تسيئ على مناخ الاقتصاد المصري وإن أن أي دولة لا تستطيع تحقيق معدلات نمو هائلة إلا بمشاركة القطاع الخاص مشيرا إلى أن بداية الانطلاق مع التعليم والتدريب وتوسيع فرص العمل.

الأمم العام للمساعدات والتنمية التعاون الاقتصادي

عمليات الإصلاح غير كافية ولابد من استمرارها

قال ريتشارد هينكس رئيس الأمم العام للمساعدات للتنمية التعاون الاقتصادي والتنمية إن مصر من الدول التي تتميز بمسيرة متزايدة، وتتخذ خطوات عملية في مجال الإصلاح على مستوى الشرق الأوسط، واتخذت عدة مبادرات مهمة في هذا المجال، إلا أن عمليات الإصلاح سواء على مستوى مصر أو باقي الدول العربية في المنطقة ليست كافية، وبأنهم الإستثمار فيها بشكل ديناميكي حتى يتم تحقيق طرفة في دول المنطقة تجعلها جاذبة للاستثمار والاستثمارات الأجنبية.

وعى بداية أعمال الملتقى وجه الرئيس حسنى مبارك كلمة ألقاها بداية عنه د. أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء أكد فيها أن مصر استجبت برنامجا شاملا للإصلاح السياسى والاقتصادى والاجتماعى حققت على طرفة إنجازات عديدة خلال «لعدين» للناشيين وتشارعت خطوات خلال السنوات القليلة الماضية بقرارات جريئة للإصلاح القريوى والمجركى والمصرفى وسياسات شجاعة لتبنيرو مناخ الإستثمار وتحيرر الاقتصاد والانفتاح على العالم.

وقد شارك على أن مصر تفتح حبالا للإستثمار المخر والأجيبى فى قطاعات جديدة مثل النقل والتعليم والصحة والأدوية والصناعات الغذائية والخدمات المالية والتورول والمال والتبروكيات وإصالة إلى السياحة وتكنولوجيا المعلومات، وأكد أن مصر تواصل تطوير مؤسستها فى مواجهة منافسة عالية مائة. وقلت إلى أن الإصلاح كل لا يتجزأ وأن خطوات الإصلاح الاقتصادى والاجتماعى توكك مينا إصلاح سياسى مولا استهدف تطوير بولان مصر الديمقراطية وبنيتها التشريعية والقانونية وتسهيل العمل الحرزى والعام السياسى وترسيخ قيم المشاركة وحرية الأرى والتعيرر والصفاعة.

وتعزز الحكومة المصرية خلال المؤتمر الذى يستمر يومين العديد من المشروعات على المستثمرين منها مشروعات إنعالية مياه الصرف الصحي باستثمارات 4.1 مليار جنيه ومشروعات لتقية مياه الشرب باستثمارات 4.5 مليار جنيه.

كما طرح الحكومة على بيوت الخبرة العربية والأجنبية التقدم بروضهم لإعداد المخطط البيكى العام لبهاء شرق بورسعيد ومنطقة الطوير، إضافة إلى الفرص الأخرى المرحوة للإستثمار فى إقامة ساحات لتخزين بضائع الترانزيت وصومعة مصالحة 40 ألف طن .. وفى مجالات التبروكيات وإصالة تطوير الحكومة 14 مشروعا بتكلفة 7.4 مليار جنيه .. أما المشروعات السياحية المرحوة فليزينا مشروعا ماربنا للبحر

بحطة التبروك البحرية بمياه الإسكندرية، وهرمت أيضا على: إستثمارات إنشاء عدد 24 مركزا سياحيا بكلفة 9.36 مليار جنيه.



جمال مبارك

القاضي الآن بين قوى لتدفع العزيم

إلى المستقبل.. وأقر: «تعودت على الناس

الطعام العلى يقود الدول العربية» إلى رؤيا لحياتى المكون



أحمد نظيف

أحمد نظيف

أحمد نظيف

أحمد نظيف

أحمد نظيف

أحمد نظيف

أحمد نظيف

أحمد نظيف

أحمد نظيف

أحمد نظيف

أحمد نظيف

أحمد نظيف

أحمد نظيف

أحمد نظيف

أحمد نظيف

محمد خميس .. هشام طلعت .. نجيب ساويرس .. صالح كامل .. ناصير التوتراش



محمد خميس



هشام طلعت



نجيب ساويرس



صالح كامل



ناصر التوتراش

مكرم من أبرز رجال الأعمال العرب

خمس شخصيات اقتصادية بارزة من كبار رجال الأعمال العرب كرم تميزهم فى ملتقى القاهرة للإستثمار أمس وحصلوا على جوائز التبريد فى الإنجاز لشومر الإستثمارى الزائد فى القطاعات الاقتصادية المختلفة. وهى محمد فريد خميس وهشام طلعت مصطفى ونجيب ساويرس وصالح كامل وناصر الخرافى .



محمد خميس



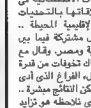
هشام طلعت



نجيب ساويرس



صالح كامل



ناصر التوتراش

ناصر التوتراش

ناصر التوتراش

ناصر التوتراش

ناصر التوتراش

ناصر التوتراش

ناصر التوتراش

ناصر التوتراش

ناصر التوتراش

ناصر التوتراش



وزير النقل يشارك في توديع أول أفواج الحجاج ويفتح أحدث صالة ركاب حضارية بميناء بورتوفيق

.. يشهد أن موانئ البحر الأحمر قادمة على مرحلة مشرقة مليئة بالمستجدات التي تؤهلها بأن تصبح موانئ متقدمة تستهدف الارتقاء بالخدمات التي تقدمها لسفن الركاب والبضائيات .. وهذا ما تكشف عنه الأيام القليلة القادمة لتعود تلك الموانئ إلى مكانها السابق مؤهلة بكافة القومات التي تؤهلها إلى العالمية

جسامة رائحة

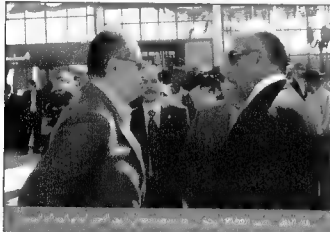
.. في أوائل الشهر الماضي أقيمت احتفالية رائعة شهدها ميناء بورتوفيق لتوديع أول أفواج الحجاج .. حضرها فضيلة الإمام الأكبر د. سيد طنطاوي شيخ الأزهر ود. محمد حمدي زقزوق وزير الأوقاف والمهندس سامح فهسي وزير البترول والأوقاف محمد عبد السلام المحبوب وزير التنمية المحلية .. كان في استقبالهم المهندس محمد منصور وزير النقل والواء/مختار عامر مدير قطاع النقل البحري والواء/مصطفى الدين جلال محافظ السويس والواء/ فشم السرساوي رئيس هيئة موانئ البحر الأحمر والمعلمين.

.. حيث تضمنت الاحتفالية الترحيب بهجاء بيت الله الحرام وكلمة كريمة التسهيلات اللازمة لهم للتيسير عليهم خلال رحلتهم والسفر والعودة بإتخاذ بعض الإجراءات والتي تطلق هذا الموسم لأول مرة وهي فتح فصول تعليمية لتدريب الركاب على معدات الإنقاذ وإنجاء كإجراء وقائي لضمان سلامة الركاب وتوعيتهم والتصرف السليم إزاء أية مواقف طارئة .. كما تم توزيع كتيبات خاصة بالسلامة البحرية على الحجاج والركاب توعيتهم الكاملة بكافة الإجراءات اللازمة للعلاطف على أرواحهم تحت شعار «أرواحكم أمانة في أمانتنا» وبمقدمكم شرف لنا ..

إستعدادات مكثفة

.. هذا وقد إستعدت موانئ الهيئة لهذا الموسم منذ أكثر من شهر وبذلت أقصى درجات لتأمين هذا الموسم وأخرجاه موسما ناجحاً بكل المقاييس يختلف كثيراً عن الموسمين السابقين فيما يخص التجهيز والإعداد وللثانية المستمرة لوزير النقل وطاقم النقل وطاقم النقل البحري إنجاحه من خلال الارتقاء بالخدمات المقدمة لأفواج بيت الله الحرام عبر موانئ الهيئة «السويس - سفاجا - مرسى» .. وفي هذا الصدد أكد الواء/ فشم السرساوي رئيس الهيئة أن عبء الخدمة التي سافروا عبر موانئ الهيئة «22 ألف» حاج على متن عشرة عبارات تم التفتيش عليها جيداً والتصديق لها بالإبحار .. حيث تم لأول مرة إستقبال «موانئ الأمان» كشرطة إبحار سفن الحجاج من موانئ الهيئة وهذا ما قرره وزير النقل ولشد عليه خاصة مع بداية الموسم .. حيث يهدف القرار لإنجاح موسم الحج العالي وذلك من خلال التنسيق المستمر بين هيئة السلامة البحرية وهيئة موانئ البحر الأحمر والبحر الصمى وذلك لضمان توفير أقصى درجات الأمان والسلامة للركاب .. كما أن القرار يتضمن إجراءات تأمين السفن والتمركز الشركات المشغلة للسفن بشرب نسبة من طاقم السفينة كقرينة إستيعابها ..

.. يعمل عند الضرورة القصوى بالإضافة إلى تقديم شهادات الصلاحية لفئة السفن التي تأخذ بسلامة حالتها من بدن وألات ومعدات السلامة والأجهزة الخاصة بالإنقاذ .. هذا وقد أشاد السرساوي بمضى التعاون والتنسيق مع



الهيئة العليا للحج والعمرة والتي قامت وزارة النقل بتشكيلها برئاسة معالي وزير النقل حيث ساهمت اللجنة بتقليل كافة الصعوبات والمشكلات مع الجهات المعنية التي كانت متراكمة في الماضي وبجرت المناخ المناسب للعمل بجدية وإستراتيجية .. ويؤكد أن القرار الذي إتخذه السرساوي في بداية الموسم بتوفير العبارات المقررة لسفر أول أفواج الحجاج بعد ما تلاخط عليها بعض الصعوبات بعبارة أخرى .. لكونها قاطع تقليد جديد من موانئ الهيئة التي تستهدف توفير كافة أعمال التفتيش على العبارات بكل دقة ولا يسمح بإبحارها إلا بعد التأكد من سلامتها الكاملة.

إتخاذ أحدث صالة حضارية

.. وقد تزامن هذا الإحتفال الكبير بتوديع أول أفواج الحجاج بإفتتاح أحدث صالة زجاجية حديثة وبأسطحة مبنية .. بورتوفيق حيث افتتح المهندس محمد منصور وزير النقل والسادة الوزراء الضيوف الضيوف والتي تبلغ مساحتها 3600 متر مربع وتستقبل 4500 راكب في آن واحد بما يعادل حمولة ثلاث عبارات .. وباعت تكلفتها عشرة ملايين جنيه وقد استمر إنشائها طوال الشهر العشرة الماضية .. حيث تم الصالة الجديدة ولحقاتها ثمة المرحلة الأولى لفظة تطوير الميناء التي تستهدف تحويله إلى ميناء تخصصي للركاب والسياحة لوضاهي بخدمات وموقعه موانئ المنطقة .. حيث تضمن خطة التطوير ثلاث مراحل متتسمة لإنشاء مصيف سياحي ودارية عالية السباحة الفيض.

جاهزين للعودة

.. هذا وأن موانئ الهيئة في حالة رفع إستعدادها مستمرة جاهزة لعودة الحجاج وإستقبالهم وإعلان حالة الطوارئ القصوى عبر موانئها من حيث رفع كافة الأرصفة وصالات الوصول وزيادة الإضاءة مع تواجد العاملين بالمرافق وإستعدادهم على مدى الأربع وعشرين ساعة وكذلك تم رفع كافة العلامات الملاحية بهدف إيداع السفن إلى الرصيف ليلا ونهارا تلقائيا لإنتظار السفن خارج الميناء هذا بجانب التنسيق لتمام مع الجهات المعنية لسمرة إنهاء الإجراءات في أقل وقت ممكن مع توفير أنوبيسات مجهزة لنقل الحجاج إلى التجمع بمصبات الوصول مع العمل بنظام جديد لتأمين الأمتعة والحفاظ عليها حتى تصل إلى أصحابها .. هذا وقد أمر رئيس الهيئة بتوفير كافة الخدمات الإنسانية للحجاج وتجهيز عربات الإسعاف لمواجهة أية حالات مرضية .. في نهاية الإحتفالية أشاد وزير النقل على الجهود التي تلاخط في الأنشطة المختلفة داخل موانئ البحر الأحمر وعلى القيادة الحكيمة التي تقود اللفة وتضع نصب أعينها الأمانة الإقتصادية والأمنية لتلك الموانئ لتعود من جديد موانئ مخرقة تتطلع إلى غد أفضل للصعود العالمية.





Lloyd Triestino has a new name



www.gulfbadregency.it

عن بدء رحلاته الأسبوعية
من هوانبي الصينية والشرق الأقصى مباشرة إلى الدخيلة
(ADR SERVICE)
خدمة حاويات وحريات مبردة

| | | |
|-----------|---|--------|
| SHANGHAI | → | P&G 19 |
| NINGBO | → | P&G 18 |
| HONG KONG | → | P&G 16 |
| YANTIAN | → | P&G 15 |
| PTP | → | P&G 12 |

ومنها إلى هوأى الأديانك مباشرة:



وذلك بطلب من رطله THOMAS MANN 0162-023W

وصول ميناء الخليج الستة 16 ديسمبر 2006

كما سيتم نقل جميع خدمات الخط (IMS SERVICE)

إلى ميناء الدخيلة

وذلك بدءاً من رحلة STOCKHOLM 143-016

وصول الأجل 10 ديسمبر 2006

[illegible]

في باريس لدعم العلاقات الاقتصادية مع فرنسا



المهندس / رشيد محمد رشيد

وفرنسا كما دعا إلى توسيع الشراكة المصرية لتدعم جميع أشكال التعاون الاقتصادي مع فرنسا من خلال المشروعات والاستثمارات المشتركة وأيضاً أن فرص التعاون مفتوحة ومتعددة بين مصر وفرنسا.

وأوضح الوزير أن سياسات الإصلاح في مصر تعتمد على رؤية واضحة في السعي نحو اقتصاد قوى ومنافسة عالية ومتكاملة مع الاقتصاد العالمي.

وبشارك الوزير اليوم في ندوة حول الإصلاح الاقتصادي والفرص الاستثمارية بمصر. كما يشهد توقيع أربع مذكرات تفاهم بشأن المسوجات والصناعات الزراعية والأثاث وقال على موسى رئيس مجلس الأعمال المصري الفرنسي أن المجلس سيقوم بالتنسيق مع الجانب الفرنسي لتحديد متطلبات وفرص التعاون في مجالات التنمية الاقتصادية والثقافية بين البلدين.

ثلاث اتفاقيات مع اتحاد الملايس الفرنسي

أعلن المهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة والصناعة أن مصر لديها العديد من الفرص الاستثمارية في مختلف القطاعات وتمتلك حوافزاً صناعية واستثمارية ودعا رشيد الشركات الفرنسية إلى الاستثمار في مصر للإفادة من الحوافز المتاحة للمستثمرين وأهمها الطاقة متخلفة التكاليف والبيئة التنموية الجيدة والأراضي اللازمة للإستثمار الصناعي جاء هذا في الكلمة الافتتاحية التي ألقاها في ندوة الاقتصاد المصري نحو التطور التي عقدت بقرعة التجارة والصناعة بباريس .

شهد رشيد توقيع 3 مذكرات تفاهم مع اتحاد الملايس الفرنسي لإعداد برامج تدريبية للعمال والفنيين في قطاع المنسوجات وتنظيم برامج تعليمية مشتركة بين هاتين القاهرة وجامعة رويالز الفرنسية في مجال صناعة النسيج ويتوقع مذكرات تفاهم بين المجلس التصديري للصناعات النسيجية ونظيره الفرنسي في مجال التزويق ونقل البضرة.

عقد المهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة والصناعة والمهندس الفرنسي باريس سلسلة من الاجتماعات المهمة مع المسؤولين بوزارة رجال الأعمال الفرنسيين لبحث تطوير ودعم العلاقات الاقتصادية بين مصر وفرنسا حيث شهد الاجتماع الأول المجلس الرئاسي المصري الفرنسي والذي شهدته كريستين لاجار وزيرة التجارة الخارجية الفرنسية ثم تلقى الوزير مع السيد جن جاك رئيس الشركة الفرنسية لتصدير العنبر وبحث معه الاستفادة من خبرة فرنسا في إنشاء صوامع العنبر في مصر بجانب تطوير الموانئ منها حالياً، كما تلقى السيد الان افرى رئيس إتحاد الصناعات الفرنسي وبحث معه سبل التعاون بين البلدين في مجال نقل التكنولوجيا وتنمية المهارات الفنية للعمال في قطاع الصناعة المصرية وتحديث الصناعة المصرية خاصة في مجالات المعلومات والتسويق والصناعات الزراعية والأثاث كما عقد لقاء مع السيد بن سيدون الرئيس التنفيذي لشركة بن سيدون وهي شركة رائدة لإدارة الأسواق في باريس وبحث خلال اللقاء سبل الاستفادة من الخبرة الفرنسية في تطوير وتحديث الأسواق ومحلات السلاسل في مصر.

وأعلن الوزير خلال الكلمة التي ألقاها أمام المجلس الرئاسي المصري الفرنسي أن العلاقات الاقتصادية بين مصر وفرنسا تزدهر من عام إلى آخر حيث زادت التجارة بين البلدين بنحو 94% تدرجها من الأول من العام الحالي ومن المتوقع أن تصل إلى 2.1 مليار يورو نهاية العام الحالي كما بلغت الاستثمارات الفرنسية في مصر 4 مليارات جنيه.

ودعا الوزير خلال كلمته الشركات المصرية والفرنسية لعمل تحالفات من أجل زيادة التجارة البينية والاستثمارات المشتركة بين مصر

خطوط الهونداي تصيف خدمة جديدة من بورسعيد



الواء/حاتم القاضي

صرح السيد اللواء/ حاتم القاضي رئيس مجلس إدارة مجموعة شركات كادمان وكلاء خط هونداي للنقل البحري بالخدمات التي يقدمها شركة هونداي من وإلى ميناء بورسعيد وموانئ اسيا (شنغهاي - يوكوهاما - زيم - كوشينج - هونغ كونج - باكين - سنغافورة - حده) وكذا إلى موانئ (البصرة - جدة - فوس - باريس) فضلاً على الخدمة المقدمة أسبوعياً من وإلى ميناء دمياط والشرق الأقصى وأخاف سيراته أن من أولويات الخط الاهتمام بنقل البضائع من المصانع الزراعية وذلك بتوفير لخدمات اللوجستية للمصنعين مع تقديم أعلى مستوى من الخدمات ومن المعروف أن خطوط الهونداي هي

أحد أبرز الناقلات في مجال النقل المبرد بالحاويات في العالم، وعودة الخط إلى مصر بهذه القوة من شأنه أن يعزز أهمية لتقديم الخدمة من الخدمة الأمر الذي أدى إلى ترحيب المصنعين والعمال بالمجال من وكلاء ضمن خطته للعودة للخدمة لخطوط الهونداي بالخدمة إلى الأفراد بخدمة تبيت الحاويات عن طريق استخدام الأتومات من خلال الموقع الإلكتروني www.hmm21.com

شبكة النقل البحري في بورسعيد



الأستاذ/ عادل المني

أسفرت الدورة الأخيرة لإنتخابات شبكة النقل البحري في الغرفة التجارية ببورسعيد عن فوز محمد عبده المني (عادل المني) رئيساً وخازن عبد الله إسماعيل أميناً لصندوق وأحمد شرف نائباً أول وطارق الفلحة سكرتيراً عاماً وعادل الشرفاوي ومصطفى مصطفى عضوين لمجلس الإدارة وأسرة تحرير المجلة تهنيء السادة الفائزين وتمنى لشبكة النقل البحري في بورسعيد تحت قيادته كل تقدم وازدهار

تطوير الطريق الملاحي

والق المهندس محمد منصور وزير النقل على استكمال المرحلة الثانية من مشروع تطوير الطريق الملاحي بالقاهرة / اسوان، وتزدهر بالمساعدات المالية وتساهم هونداي في هذا المشروع بمبلغ 1.5 مليون يورو ومصر بـ 2.8 مليون يورو حيث سيتم تزويد وتركيب 414 مشفورة ملاحية مع مستلزمات تهيئتها.



محطات وأخبار

مشروع ميناء بورسعيد

وافق مجلس إدارة المنظمة العامة ببورسعيد برئاسة الدكتور مصطفى كمال حسان بورسعيد على تخصيص مساحة 10 آلاف متر مربع بمنطقة الحوض الجاف وأراضي الخرسنة لإقامة مشروعين جديدين إحداهما يرتفع إلى يعمل في مجال الخدمات البترولية بإستثمارات 200 ألف يورو، ويوفر المشروع 200 فرصة عمل ، والمشروع الثاني مخصص يعمل في مجال تصنيع وتصنيع الأجهزة الإلكترونية والكهربائية وإستثمارات تصل إلى مليون دولار، ويتيح 500 فرصة عمل.

أهمية مشروع ميناء بورسعيد

تم في دبي بحضور الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء توقيع إتفاقية إقامة مشروع خليج "عاصي" السيجي على ساحل البحر الأحمر التي تبلغ مساحته 220 مليون قدم مربع، وتصل تكلفته إلى مائة مليار جنيه، ويتضمن المشروع مدينة سياحية متكاملة تضم مارينا لليخوت وملعب للجولف وميناء سياحياً وأحياء سكنية متكاملة بجانب مرافق ترفيهية، بينها حديقة خاصة بالفعاليات الرياضية .

خطوط تصدير الفواكه

عقد مؤتمر الأطراف لاتفاقية بازل في جنوة حيث تمت مناقشة التعديلات المقترحة لناماذ الاضرار واتفاق التجارة الحرة عبر الحدود، وقد أكد المهندس ماجد حورج وزير الدولة للبيئة أن الإتجار عبر الشوارع في الفواكه الخطيرة وتصديرها والتخلص منها في أراضي الدول النامية قد جرمة ضد الإنسانية، وأشار الوزير إلى أهمية دراسة مقترح المنظمة البحرية الدولية الخاصة بالازالة القانونية للزمره داليا عند تحرك السفن متجهة للخليج أو التجريد، وأكد على خطورة الفواكه على البيئة سواء تلوث المياه أو التربة والبواء، وتأثيرها الشديد على الصحة العامة، وخطورتها على حياة الإنسان.

الاقتصاد المصري بالأرقام

بقلم عبد السلام السيد أحمد



تعتبر الأرقام المראה التي تعكس المستوى الاقتصادي للدولة ويمكن عن طريق الأرقام ودراستها معالجة وإصلاح مسار الاقتصاد والعمل على ازدهاره ولما كانت مصر في طريق الإصلاح الاقتصادي والنهوض به فقد نجأت إلى طريق الاستثمار الذي أصبح لغة التقدم وتسعى جاهلة لزيادة فرص الاستثمار الأجنبي فيها ولذا فقد عقد أخيراً ملتقى القاهرة للاستثمار الذي شارك فيه ما يقرب من ألف مشارك من مصر و 19 دولة عربية وأجنبية

ولأهمية هذا الملتقى فقد وجه الرئيس محمد حسني مبارك رسالة ألقاها نيابة من سيادته في الملتقى الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء وقد تضمنت هذه الرسالة الوقائع بالأرقام حيث أكد الرئيس أن مصر في الطريق الصحيح بعدما ارتفع معدل النمو الاقتصادي في عامين من 5.7% إلى 6.9% وزاد الاستثمار الأجنبي المباشر من ملياري دولار سنوياً إلى أكثر من ستة مليارات العام الماضي ويعتبر ذلك أعلى مستوى تحقق في عدم واحد وارتفعت نسبة الاستثمار

وأختتم الرئيس كلمته بأن سيينا لإجذاب المزيد من الاستثمارات هو محصلة جهد منظم ودراسة موضوعية وتحديد دقيق لمجالات الاستثمار الواعدة في مصر العودة إلى الأرقام أجمع المجلس التنسيقي للسياسات النقدية برئاسة الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء حيث تم بحث التقارير التي تتعلق بالسياسات النقدية فكانت النتيجة زيادة معدل النمو الحقيقي في الاقتصاد القومي بنسبة 67.1% خلال الربع الأول من العام المالي الحالي وتحقيق ميزان المدفوعات فائضاً كلياً بلغ حوالي 1.1 مليار دولار وتراجع العجز في الميزان التجاري خلال الربع الأول من العام الماضي بنسبة 96.1% (3.2 مليار دولار) حيث وصل إلى 1.9 مليار دولار خلال الربع الأول من العام المالي الحالي ويرجع ذلك إلى زيادة الصادرات السلعية الغير بترولية بنسبة 53% مقابل زيادة الواردات بنسبة 10%



الرئيس المصري
محمد حسني مبارك

في إنشاء مشاريع جديدة والتوسع في القائم منها 20% من حجم الاستثمار الأجنبي إلى 55% وزاد الإحتياج من النقد الأجنبي في البنك المركزي خلال ذات الفترة من 1.4 مليار دولار إلى أكثر من 26 مليار دولار كما زادت الصادرات العام الماضي بمعدل 34% وبلغت حصيلة عمليات طرح الشركات والأصول ويخصص رأس المال المملوكة للدولة في نهاية العام المالي 2006/2005 أكثر من 15 مليار جنيه كما بلغت هذه الحصيلة خلال الفترة من يوليو إلى نوفمبر 2006 حوالي 12.5 مليار جنيه وتم إستعمال هذه الحصيلة في تطوير البنية الأساسية من طرق وموانئ وخدمات نقل وصرف صحي ومياه ولذا فإن هناك تحسناً في مناخ الاستثمار نجحنا في تحقيقه خلال العاميين الماضيين وسوف نحرص على مواصلة تطويره خلال الفترة المقبلة.

وأشاد الرئيس مبارك في كلمته بالثروة البشرية التي تمتلكها مملكتنا العربية القادرة على صنع غد جديد ومستقبل أفضل ولما تمتلكها قاعدة صناعية أخذت في النمو والإنتعاش وسوف ضخمة لتجارة العالم وإستثماراته بجانب ما تمتلكه المنطقة من ثروات واحتياطيات كبيرة من البترول والغاز والمعادن تسهم



البنك المصري المركزي

وصل إلى حوالي 37.9 مليون دولار مقابل 2.6 مليار دولار خلال نفس الفترة من السنة المالية السابقة كلمة أخيرة

لا أحد يتوكل أن مصر تسير في طريق الإصلاح الاقتصادي وتأكيدها قدرتها على تحقيق التنمية البشرية والاجتماعية ولا تدخر وسعاً في تقديم الفرص الكبيرة للنمو والاستثمار خاصة بعد قيامها بالإصلاحات الإدارية والهيكلية والاقتصادية وإثباتها والتضحية التي تهم كل مستثمر في ظل سياسة الرئيس محمد حسني مبارك.

هذا وقد أصدر البنك المركزي بيان كشف عن: تحقيق ميزان المدفوعات المصري فائضاً كلياً بلغ 1.1 مليار دولار خلال الفترة من يوليو إلى سبتمبر من السنة المالية 2006/2007 مقابل 1.8 مليار دولار خلال نفس الفترة من السنة المالية السابقة.

جاء الفائض الكلي المحقق في ميزان المدفوعات نتيجة الفائض المحقق في ميزان المعاملات التجارية والبالغ 1.4 مليار دولار وأيضاً نتيجة لصافي التدفق الداخلى في ميزان المعاملات الرأسمالية والمالية والبالغ 300 مليون دولار.

تراجع عجز الميزان التجاري بحوالي 300 مليون دولار خلال الفترة التي تضمنها التقرير وأرجع البيان هذا التراجع إلى زيادة الصادرات السلعية بمعدل 34.2% لتبلغ حوالي 5.4 مليار دولار وبما يفوق معدل الزيادة في



رئيس الوزراء المصري
أحمد نظيف

في نمو الاقتصاد العالمي وإستقراره وأشاد الرئيس إلى أن الحكومة مستمرة هذا العام بعدد من مشروعات القوانين لتحقيق المزيد من تطوير مناخ الاستثمار في عدة مجالات وتشجيع إجراءات التفاوض في المناقصات ذات الطابع الاقتصادي حماية لإستثمار وتشجيعها لها

الدور الخفي لشركات الملاحة البحرية

ما زال الحديث لم ينقطع عن شركات الملاحة البحرية ولكن أبداها كانت ترتبط بجذور أنهار قطاع النقل البحري الذي يحتاج إلى دراسة متكاملة يتم الإعداد لها في مجال البحوث والدراسات. ولكن الأمر الذي يجب أن يظهر إلى النور من خلال الحديث النائر عن شركة السلام وحادث العبارة السلام هو مسئوليات شركات الملاحة ودورها بشكل عملي وعلمي وهذا البحث كان قد أمد قبل الحوادث بشهور منذ أن التفتينا من كتاب التوكيلات البحرية وهو في طريقه إلى الأسواق خلال العام القادم بإذن الله. شركات الملاحة البحرية يكتنفه الكثير من الغموض ترتب على ذلك سبلات كثيرة. بالإضافة إلى أن تطرق القارئ إلى أنشطة مختلطة تجارية نتيجة الظروف السبتمبرية والاقتصادية العالمية والتكنولوجيا المتطورة. والتسليط والخاصة في مجال التوكيلات التي تسمى بخصائص معينة. وبإزغهم من أن عدد شركات الملاحة محدود فإن عمل شركات الملاحة في مجال التوكيلات بجانب محطات الحاويات التي إقتصرت عملها على شحن وتفريغ الحاويات. وتعد خطوط الحاويات على ساحة النقل البحري العالي تطوراً واسع نشاطها. على أن التطور لدور شركات الملاحة لم يتناولها إلا بحثاً برؤية متكاملة لذلك فإن هذا المقال لإلقاء الضوء على أهم الجوانب للإلتحاق مزيد من البحوث والدراسات في المستقبل.

يقدم / عبد الحميد مرسى عبير - المحامي بالقض والسورية العليا - عضو اتحاد المحامين العرب



شركات الملاحة

السلطات وفقاً للأمانة من هنا نستطيع أن نحدد مسئولية مالك السفينة أو الجوز وبالتالي دور شركة الملاحة البحرية وبالتالي المسئول القانوني وهو رئيس مجلس الإدارة والمدير التنفيذي المسئول وفقاً لتصديق السلطات وفقاً للأمانة الشركة التي يتم اعتمادها من قبل الإبراء أو الجمعية العمومية إذا كانت شركة مساهمة يتعصر في المسئولية المدنية بين المسئولين الجديتين.

المسئولية المدنية كان من الطبيعي للقانون وهو يحاطب مالك السفينة أن يحدد المسئولية المدنية من خلال دوره كرب العمل وعلاقته بالتأمين له ككاريان والبصرة والمرشد ويريد دور جوهز السفينة سواء كان مالك السفينة أو موجهزها فهناك تعارض في مجال مشاربات الإبراء أو يصدرها كشركة أو شخص طبيعي.

فهناك تناقض واضح بين موقفين متعارضين الأول عند التعاضب مع ملاك سفن أجنبية عند التوقيع على مشاركة إيجار لشركة مصرية أو مشعل مصري مستأجرة لسفينة ترفع العلم الأجنبي يتم محاسبتها بالجانب المصري. بينما الثاني السفينة المصرية أي التي ترفع العلم المصري عند تنقلها من قبل أجنبي بالخارج يتم محاسبتها بالولاية لأن الغيرة بالمشغل وليس علم السفينة وهو المصنوع عليه في القرارات الوزارية في جميع الموانئ المصرية والمعروف بالمتنوع الثالث في شأن تسمية الرسوم والخصام بمحطة حاويات... للتعاضب مع ملاك السفن الأجنبية والسفن المصرية التي تعامل من الناحية الفنية معاملة السفن الأجنبية.

هذا المستقر الثالث في جميع القرارات الخاصة بالتعاضب مع ملاك السفن الأجنبية يتم تعامل السفينة المصرية التي تمثل في الموانئ المصرية باعتبارها أجنبية لأن العبرة بالمشغل. فإما كانت العبارة يفر الشركات للمستجوعة أو الجوهزة وتعمل السفينة بالموانئ المصرية، فليس هناك مخالفة للإتفاقية الدولية لأن شرط الملغز المعروف في مجال سيطرة السفينة في البحر العالي وأن يكون لها هوية وليس الإخلاء بالتعامل التي تتسببها الدولة على أرضها ومنها السفن المصرية التي يتم تجديدها لأجنبي يتم التعامل معها على أنها مصرية ليس لأنها ترفع العلم. لعدم ولكن لأن مركز نشاط الجوهز في مصر والسفينة المصرية تعمل في الموانئ المصرية معاملة بالمثل المستثمر المصري الذي يجر سفينة أجنبية ترفع علم أجنبي يتم التعامل معها بالمثل بموجب مخاطبة المشرع للشركة كشخص مدني وليس مالك السفينة وهو دور أساسي وفعال فالتعبئة في قانون الشركات كشخص مدني وليس مالك السفينة وهو دور أساسي وفعال فالتعبئة بالمرکز الرئيسي

لشركة وبرفوها التي تعمل على أرض مصر من هنا جاءت أهمية ظهور السفينة للهيئة في القانون التجارية البحرية كشخصية معنوية تعبر نشاطها التجاري إلى قانون التجارة إلتزام قانون التجارة والشركات مرتبطة بالقرارات الوزارية التي تخاطب الشركات وليس الأبراء في جميع قراراتها فبذلك فإن تكامل بين القانون البحري وقرارات وزارة النقل البحري.

لم يتناول القانون البحري رقم 8 لسنة 1990 شركات الملاحة كهيكل تنظيمي (القانوني متكامل) وبماترأة شخص معيول له راتبة خاصة. وإنما تنازل عناصر الشركات الأساسية من أشخاص والعدادات فنشأت السفينة فعرها في المادة الأولى من القانون بإلأب الأول: (1) بقها في كل منشأة تعمل عادة أو تكون مجهزة (2) وتعتبر محطات البحرية. ولو لم تهدف إلى العمل في النقل. وتعتبر محطات السفينة الأتلية استغلالها جزءاً مهماً. وأوضح الفقه بأن المحطات كالحاويات جزء من سفينة الحاويات، كما أن الثلاث جزء من سفن الثلاث ثم أفرد بعد ذلك المالك والمجوز ثم إستغلال السفينة بالإبراء ثم عقد النقل البحري.

وقد جمع القانون معلومات الشركة. كشركة تجارية بالإضافة إلى المعائن من وكلاء ملاحيين أو مسامسة أو عمال بجمارة أو مقارفي شحن وتفريغ. وبإميين. ونشاند... إلخ فكان شتات عناصر دور مجوز يتركز على سري التشاط. وقد أمد ذلك القانون إلى نظام الحاويات. فلم يوضح المشرع في القانون البحري الشركات كشخصية مستقلة ولكن تعاملت بحالة السفينة والمجوز بصفة عامة سواء كان فرد أو شركة. ومع ذلك قامت وزارة النقل بوضع ضوابط لمزاولة أعمال تداول الحاويات في المحطات أو الأرصعة من خلال القرار رقم 566 لسنة 2002 الصادر 2002/10/9 ثم تعديل بعض النصوص به بالقرار رقم 520 لسنة 2003 الصادر في 2003/11/26 خطب شركات وإيس الأفراد مخالفاً منوج القانون البحري بطلب مستندات في سبيل المثال لا الحصر عقد تأسيس الشركة. البطاقة الضريبية. السجل التجاري (زيادة رأس المال طول تعديلات القرارات).

وخرج في تنظيمه من فكرة الفرد إلى ربحان الشركات المخصوص عليها في قانون التجارة الصادر 1883 الذي أقر العمل به قانون التجارة المعدل رقم 17 لسنة 1999 حيث قررت المادة 19 بأن الشركات التجارية المعتبرة قانوناً ثابتاً لأنواع شركات التضامن. الثاني شركة تسمية. النوع الثالث شركة مساهمة. وصدر قانون خاص لشركات المساهمة رقم بالقانون 159 لسنة 1981 بشأن قانون شركات المساهمة وشركات القومية بالإسماء والشركات ذات المسئولية المحدودة وأتمتة التنظيمية له ثم التعديلات التي حدثت سنة 2005.

أي ما كان الأمر، فمن المشرع في مجال قانون التجارة البحري لم يكن في خلدته تنظيم النقل البحري من خلال شركات بل نهج الأسلوب القديم والعتاد في مخاطبة الأشخاص الطبيعيين أو المعنويين على السواء من مالك ومجهز ومشغل السفينة. ووضع قواعد تسجيل السفن وأصحاب السفن المقارفي على السفن. ثم جاء وأصبح القرارات الوزارية إلى مخاطبة الشركات في مختلف الحالات البحرية بل حصر العمل من خلال شركات بطلب مستندات لا يمكن أن يشارها الشخص الطبيعي وبالتالي فإن استقرار شركات الضريبة التجارية في مجال العمل البحري والكابات الكبيرة هي الأقرب إلى التوافق العملية ولكن البعض يتساؤل عن الفرق وأثر ذلك على العمل البحري في المجالات المختلفة.

ولكن قبل أن نوضح أثر ذلك لابد أن نوضح الفرق بين مخاطبة شركة الملاحة البحرية كشخص معنوي وبين مالك السفينة كفرد أو مجموعة أفراد. تتناول القانون التجاري البحري في الباب الثاني شركات الملاحة البحرية وجاء في الفصل الأول المالك والمجوز.

تعليقاً للمسئولية القانونية: جاء في نص المادة 80 بأنه يسأل مالك السفينة أو موجهزها مدنياً عن أفعال الریان. والبصرة. والمرشد. أو أي شخص آخر في خدمة السفينة متى وقعت منهم أخطاء تامة وظالمهم أو يسببها. كما يسأل عن التزامات الریان الناشئة عن العقود التي يبرمها في حدود سلطاته القانونية. من هنا نستطيع أن نحدد مسئولية مالك السفينة أو المجوز وبالتالي دور شركة الملاحة البحرية وبالتالي المسئول القانوني وهو رئيس مجلس الإدارة والمدير التنفيذي المسئول وفقاً لتحديد

فطور أسرار بناء السفن في العالم

عميد بحري متقاعد عبد العزيز أبو قنديل



إن الطبيعة الدوارة للطلب على بناء السفن والعرض في قدرات بناء السفن في العالم، ينتج عنها صورة صعبة جداً لأسعار بناء السفن. لذلك فإن شركات بناء السفن وملاك السفن يجدون صعوبة كبيرة لتخطيط أعمالهم للمستقبل. ولهذا فإن المحاولات النظرية والعملية لتحليل والتنبؤ بأسعار بناء السفن الجديدة يتم مناقشتها هنا استناداً إلى الخبرات والمحاولات العديدة على مر السنين لوضع شكل وقالب لسوق بناء السفن. وهذا العمل مستمر، لأن النتائج المستخرجة حتى الآن تظهر أن العمل النهائي لا يمكن التوصل إليه، وذلك لاستمرار التغييرات الهامة في العالم مثل تطوير صناعة بناء السفن في الصين.

خاصية

إن أسعار بناء السفن الجديدة تسمى أسعارها في السوق العالمي بالدولار الأمريكي للسفن العادية، التي تبني وفق مواصفات نمطية، في ترسانات نوفا، وتسلم لأصحابها في خلال الدة المعتادة، وبالشروط العادية لدفع تكاليف بنائها. وأى خروج من هذه الشروط قد ينتج عنه ارتفاع أو انخفاض في الأسعار. بالطبع، تختلف أسعار السفن الجديدة حسب نوع وحجم السفينة، وبالتالي تسول معرفة التطور في الأسعار من خلال تداول هذه الجداول ثم التوصل إليها. وتشمل أنواع سفن نقل البضائع ذات الأحجام المتوسطة والكبيرة.

ومن خلال هذه الجداول تُشير لتطورات منذ سنة 1967 إلى حدود إرتفاع في أسعار بناء السفن من منتصف الستينيات إلى سنة 1990 متأثرة بقوة العرض والطلب، واستُبعد بنجاح شديد في الأسعار بنسبة 50% ثم إلى ثلثي سعره وإرتفاع بنسبة 100%. وبعد ذلك جاءت فترة انخفاض في الأسعار سنة 1991 واستمرت 7 سنوات وصلت إلى أدناها سنة 1998. ثم على ذاك فترة إستقرار في الأسعار من سنة 1998 إلى سنة 2002 وبعدما بدأ الأسعار في الإرتفاع من سنة 2003 بلغت ذروتها في مايو سنة 2006. ومن أهم العوامل المؤثرة في أسعار بناء السفن الجديدة هو أن تقييم أسعار بناء السفن يوهيما يتم بالدولار الأمريكي، أما معظم السفن بناء السفن فيكون بالعملة المحلية في الدول التي تقوم صنعها والتي لا ترتبط عملاتها بالدولار الأمريكي. لذا فإن تداول الأسعار بالدولار الأمريكي يتم تحويلها إلى Yen والآن Euro واليورو حسب معدل تداول أسعار تبادل العملات، كما أن تداول الأسعار يتم بتقييمها على ملاحظة حجم المكثبات والأجهزة التي تُستورد من الدول الأخرى اللازمة في بناء السفن محلياً كما تظهر الجداول أن أسعار بناء السفن أو تكلفة بنائها تتجه إلى الارتفاع هبطاً بتقلباتها في دول مينا أجور العمالة المحلية سببياً. ويضاف إلى ذلك أن أسعار بناء السفن هو أن ترسانات بناء السفن في كوريا الجنوبية أصبحت أكثر من معظم الترسانات في العالم، فإن ترسانات بناء السفن في الصين يُعتقد أن تصبح أكثر من تلك التي في كوريا الجنوبية أي أن العرض والقدرة في بناء السفن في الصين هي نمو وريده.

العوامل المؤثرة في أسعار بناء السفن

إن بناء السفن صناعة ناضجة، بما يعني أن أسعار السفن تتأثر كثيراً بتكاليف الإنتاج. وهذه التكاليف تعتمد على أجور العمالة المحلية ومستويات المعيشة في الدولة التي تبني فيها السفن. إن جوار تكلفة إستهلاك المواد والأجهزة والعمالة من الدول الأخرى والتي عالمياً ما يكون سعرها بالدولار الأمريكي. وهذا يعني أن أهم العوامل المؤثرة في التكاليف المحلية قتراسات بما في ذلك الصلة الإستراتيجية مع مستثمرات الإنتاج، وكذا معدل أسعار تبادل العملات المحلية في مقابل الدولار الأمريكي. كما أن الصناعة الناضجة تتأثر بشدة بالعملة الدوارة بين الطلب على السفن والعرض يتوافر قدرات بناء السفن. وبإيجارها سوقاً عالمياً ومفتحة، فإنه يجب مراعاة التوزيع الجغرافي لترسانات بناء السفن في العالم. وأخيراً فإن الأزمات والمتغيرات التي تمر بها صناعة النقل البحري وصناعة بناء السفن تجعل معظم الحكومات مضطرة لتقديم الدعم المادي لشركات بناء السفن في بلدها. وعلى هذا يمكن القول بأن العوامل المؤثرة في أسعار بناء السفن هي:

1- تكاليف الإنتاج المحلية

لا توجد المعلومات الكافية عن تكاليف الإنتاج في معظم الدول، ومن الصعب تقديرها. لذا يتم استخدام نموذج حسابي لتقدير مستويات التكاليف في كل دولة أو منطقة فيها السفن وهي اليابان وكوريا الجنوبية والصين، وأوروبا الغربية، والتكبير في التكاليف تعتمد على التغير في سعر العملة المستعمل في بناء السفن وفي حصة المكثبات المستوردة من الدول الأخرى وفي معدل سعر العملات بالنسبة للدولار الأمريكي وأخيراً التطورات والتجديدات في فترة الإنتاج المحلي. أما في الشرق، فهو إظهار تكاليف الإنتاج المحلي بمعدل المنتج دون حساب تكاليف إستهلاك المكثبات اللازمة من الدول الأخرى. ولتحليل ذلك في الفترة من سنة 1985 إلى سنة 2005 إستمترت الزيادة في تكاليف بناء السفن في دول غرب أوروبا، أما في المناطق والدول الثلاثة المحلية، فإن التكاليف مات إلى الانخفاض. والسبب الرئيسي ذلك هو زيادة تكاليف الإنتاج في دول الوريب العربية مع تطوير وتصنيع أكثر من الدول الأوروبية. أما تأثير زيادة أسعار الصلب عالمياً فلا ظهر فقط سنة 2004 وسنة 2005.

والزيادة المفروضة في الإنتاج ليست ثابتة ولما تتغير في كل دولة أو منطقة. وتشير النتائج إلى زيادة التكاليف في ترسانات أوروبا الغربية بحوالي 35% في المدة من سنة 1986 إلى سنة 2005 كما أن الترسانات في الصين شهدت إرتفاعاً في تكاليف الإنتاج حتى سنة 1995 نتيجة التضخم الكبير التي شاهدها البلاد في هذا الوقت، ولكن مع مرور الزمن قل التضخم وتحسن الإنتاج وتحول الإرتفاع في التكاليف إلى إنخفاض.

وأيضاً شامت ترسانات كوريا الجنوبية إرتفاعاً في تكاليف الإنتاج نتيجة الزيادة الطائفة الكبيرة في الأجور ثم إستمتر الوضع وبدأ تحسين الإنتاج فلإنخفضت تكاليف الإنتاج. أما

تكاليف الإنتاج في اليابان فإنها خفضت بحوالي 25/ نتيجة لريادة الإنتاج وإنخفاض التضخم هناك.

2- حجم الحصة الإستراتيجية

إن الدراسة تأخذ في الحسبان أن الدول الحديثة في بناء السفن عادة ما تحتاج إلى إستيراد المواد والمعدات اللازمة لبناء السفن مثل المكثبات وترسيب والمكثبات والموتورات والأجهزة الكوربانية والاكترتريه ولصحت وصامات والقبابات... الخ. وهذه المكثبات عادة ما تُشتري بالدولار الأمريكي بأسعار السوق الحالية. وبالتالي فإنه كلما زادت الإستثمارات زادت تكاليف البناء كما أن زيادة الإستثمارات قد تؤثر على قيمة العملة المحلية في مقابل الدولار الأمريكي. لذا فإن تلك الدول تسعى إلى زيادة اعتمادها على نفسها كلما أمكن لتقليل من اعتمادها على إستيراد المواد والأجهزة من الخارج بالدولار الأمريكي.

وخلال السنوات العشر الماضية، حاولت معظم دول الحديثة في بناء السفن إنتاج المكثبات والأجهزة والموتورات محلياً عن طريق جذب الخبراء الأجانب وإستيراد المواد الخام فقط من الخارج. مع المقلات قامت الدول الصناعية الكبرى بالمساعدة وذلك بمحاولة تشجيع زيادة الحصة التصديرية من هذه المكثبات إلى الدول ذات الأجور المنخفضة بتقديم التسهيلات في الدفع، بالإضافة إلى تحسين وتطوير المكثبات التي تنتجها الدول الحديثة عن إنتاجها محلياً لديها.

3- دولارات تبادل العملات

إن أسس تكاليف الإنتاج المحلي يتم تحويلها إلى أسس دولارية، يتم تمسحيها طبقاً لحجم الحصة الإستراتيجية. يعتبر أن تكاليف الإستثمارات في مقابل الدولار الأمريكي، ولقارئة نسبية لتكلفة في كل بلد أو منطقة فإن الارتفاع التكاليف لأساس تقيرره هو سنة 1999. هنا أخذت مستوى تكاليف الترسانات اليابانية كقياس. فإن التكاليف في ترسانات كوريا الجنوبية تكون أقل بنسبة 10% وتكون في ترسانات الصين أقل بنسبة 20%. أما تكاليف ترسانات أوروبا الغربية فتكون أكثر بنسبة 15%. مع العلم بأن هذه الأرقام لا يدخل في حسابها المبلغ التي تقدمه الحكومات لترسانات راتها تعكس التكاليف الحقيقية لإنتاج.

ومن الملاحظات أن ترسانات كوريا كانت أضعف مدني اليابان من سنة 1985 إلى سنة 1995 وكانت منافساً ضعيفاً لترسانات أوروبا الغربية من سنة 1996 إلى سنة 1997 ثم أصاب البلاد من تضخم وضعف اقتصادها. كد أن ترسانات أوروبا الغربية كانت تشكر من عدم العدل في المنافسة. فقد قلت المنع الحكومية في دول أوروبا الغربية من سنة 1998 %99 فقط من سنة 1992 إلى 2000. وقد تأثرت الترسانات الكورية بالركرة السيوية 1997 و 1998 إلى نتائج خاسرة الصلة بالكورية WON مقابل الدولار الأمريكي بنسبة 100% في نهاية 1997 ثم عوضت الخسائر إلى 30% هذا إلى جوار تحسين وتطوير الإنتاج مما أدى إلى تخفيض تكاليف إنتاج هناك بنسبة 40%.

وبعد 1998 كان هناك ما تعين به الترسانات في كوريا



19

تأثير التقدم العلمي والتكنولوجي على تطوير الأساطير

إعداد نواز بحري / أحمد محمد يسري قنديل

يفضل التقدم العلمي والتكنولوجي خطوات واسعة في سياق عالمي فحق التطوير في الوحدات والأجهزة والعمليات البحرية وكذا الملاحة البحرية والبحث والإنقاذ، ويتجلى هذا التقدم في التطبيقات العسكرية على نظم التسليح الحديثة.

أولاً: الاتجاهات التطويرية لأسلوب بناء الوحدات.

ثانياً: التطوير في الأجهزة والمعدات البحرية.

- 1 - تقليل السطح الراداري المكافئ لتحقيق مفهوم الإخفاء في بناء الوحدات وذلك بإلغاء البروزات على الأسطح الخارجية وبناء المنشآت بزوايا حادة مع تصنيع بدن من سبائك خاصة (الدائن الصناعية).
- 2 - استخدام مواد طلاء مضادة من نوع خاص لامتصاص الإشعاعات الكهرومغناطيسية لساقطة على البدن.
- 3 - صغر حجم الهوائيات على الأسطح والصواري مع الإكثار من استخدام الهوائيات كجزء من منبثات الوحدة.
- 4 - تطوير أنظمة الدفع بالانجاء إلى نظام التربينات الغازية لزيادة سرعة السفن وزيادة قدرتها على المناورة والتغاضي للصواريخ السطحية الموجهة.
- 5 - تقليل المنشآت الخارجية بوضع قوارب الدفع الصواريخ سطح والصوراخ سطح جو (تتجتم تحويلها من قوارب أفقية إلى رأسية) والطوربيدات والمفعية داخل بدن السفينة لتقليل الصمة الرادارية.
- 6 - تقليل حجم الصنوءاء الناتجة عن المكينات والمعدات الميكانيكية والانبعاثات الحرارية من السفن الطعامة الخاصة بالمكينات عوادة عازلة، وخرج العدم من فتحات تحت خط الماء إنشاء الإبحار.
- 7 - زيادة أسطح طيران للوحدات لإستقبال الطائرات المليكوتير بما يسمح بعمل طائرة أو طائرتين لإستخدام في التهديد خلف الأفق.
- 8 - شمل التطوير أيضاً وسائل الدفع النووية ولكن استخدامها يتطلب تقدم تكنولوجي عالي وكلفة اقتصادية عالية بالإضافة إلى مخاوف الدول من مشاكل التلوث النووي الناتج من إستخدام مما أدى إلى رفض بعض الدول رفض استقبال السفن ذات الدفع النووي في موانئها.

إدارة المراكب حثيث (MICRO FIX)

- التطوير وعمل الإنشاءات:

1 - يتم التطوير في أجهزة الاكتشاف تحت الماء مثل السونار بتغير تركيبة على بدن الوحدة وذلك بوضعة في جسم مقنطور (السونار المنغير العمق VDS) ويصل إلى أعماق حتى 200 متر تحس سطح الماء واكتشاف الغواصات تحت طبقات الماء المختلفة التي تتأثر بالملوحة والحرارة، ويتميز بصغر حجمه مما يمكن حمله على الوحدات البحرية والمليكوتير المضاد للغواصات.

2 - ظهور الهيدروفرات المنطور (TOWED ARRAY) وهو عبارة عن مجموعة كبيرة من الهيدروفرات (السماعات) لها حساسية عالية يمكنها من سماع أدق الأصوات وتمييزها بدقة متناهية واكتشاف الغواصات المادية في حالة السكون، أو الاتصال بالغواصات المصدية على مسافات وأعمق كبيرة.

3 - التطوير في أجهزة الاستطلاع والإفاعة:

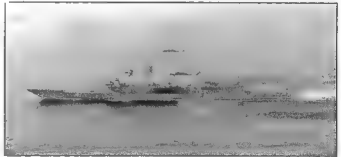
1 - ظهر التطوير في وسائل الحرب الإلكترونية بداية بوسائل الاستطلاع التلسكي والراداري عملها في نطاق استطلاع كبير من (2GHZ - 18GHZ) والذي يشمل أغلب الترددات بدقة ومدى عالي في تحديد الاتجاه.

2 - تطور مدى وبقة وسائل الاستطلاع الحراري والتفريربي والليزري ويظهر بوسائل الاستطلاع الإلكتروني.

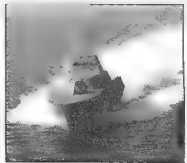
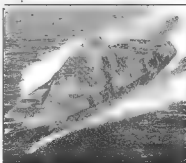
وجود حاسب آلي مع أجهزة الحرب الإلكترونية يقوم بتسجيل المعلومات المتحصل عليها ومقارنتها لتحديد موقع الهدف، أو بتجميع دقي الاتجاهات الممكنة من باقي الوحدات عن طريق منظومات القيادة والسيطرة مع مختلف القوات.

د- ربط وسائل الاستطلاع الإلكتروني بصواريخ الإفاعة الحرارية والرادارية.

إنشاء أجهزة إفاعة إلكترونية لها القدرة على العمل على الرادار ذات الموجات المستمرة



دمره طراز إيرى مسلحه بعدد (2) طائرة هليكوبتر مكافحة غواصات



وحدات بحرية حديثة تستخدم تكنولوجيا الإخفاء

والمعدات البحرية وتطبيقاتها

البحر والهجوم في حالة فقد الهدف مع إمكانية التمييز بين الأهداف وزيادة السرعة والقدرة التكميلية للذخائر المستخدمة .

٢ - الخصائص العامة لإدارة البنادق

إمكانية استخدام الدفع ضد الأهداف المختلفة بزمان رد عمل سريع ودقة عالية وبمعدل ومدى كبير للطلقات . مع إمكانية تغير شكل الطاقة وتقليل الصدمة الرادارية و نوع الذخيرة المستخدمة .

٣ - التطوير في الطوربيد

زيادة مسافة سير الطوربيد وعمق العمل والسرعة وتطوير وسيلة الدفع وطرق توجيه الطوربيد مع زيادة مدى طيران الطوربيدات الصاروخية .

شكل يوضح مراحل صد وتدمير أسلحة الهجوم الجوي على وحدة بحرية حليفة

٤ - التطور في وسائل الاتصال وشمل على استخدام الأقمار الصناعية والأجهزة اللاسلكية

ذات مدى كبير وقدره خرج صغيرة مع إمكانية عملها سفيرة الفجر الزردي وتشيرها بصفة تظهر ذلك في تطوير صناعة جسم العلم (من مادة الفير جلاس) وأسلوب عمه (بدهن جسم مستمرة وتقائية مع الأجهزة المائلة مع ربطها منظومات القيادة والسيطرة والتي تحمل نوع القذم في القاع عا ووسائل الاستشمار) والتطور في وحدة التحكم ونوع البطارية وعوضر شفرة مختلف أخر .

الخصائص

بلغت تكنولوجيا بناء السفن الحربية وأسلحة ومعدات القتال حداً بالغاً من التطور يجعلها تلبي معظم الاحتياجات والمطالب التي يحتاجها القائد للحصول على التفوق والصر في المعارك البحرية . وسوف يكون الاتجاه الرئيسي للتطور التكنولوجي في المجال البحري هو تحسين أداء الوحدات البحرية ورفع قدرتها التيرانية مع ضمان أعلى قدر من السلامة .

شكل يوضح أساليب الاتصال بين الوحدات البحرية والأقمار الاصطناعية



شكل يوضح غرضه المبدأي في وحدة بحرية حليفة

ثالثاً : التطور في مجال الأسلحة

١ - التطوير في الصواريخ البحرية

زيادة المدى والتعب على الإعاقة وتقليل الصدمة الرادارية والحرارية وتأخير فتح وادار الصاروخ حتى مرحلة الانقراض المناورة في مرحلة ما قبل الاصطدام وإمكانية إعادة

| الطوربيد طراز | الطوربيد طراز | القذم البحري طراز | القذم البحري طراز |
|---------------|---------------|-------------------|-------------------|
| MK 46 | TP 62 | MP - 80 | STONFISH MK III |

حصول الجمارك بمطار القاهرة

بلغت حصول الجمارك بمطار القاهرة الدولي خلال الأشهر العشرة من العام الجاري 34 مليون و 73 ألف جنيه، وقد حقق مبنى الركاب رقم (1) جمارك وحصلت إلى 17 مليون و548 ألف و316 جنيهًا، في حين حقق مبنى الركاب رقم (2) 16 مليون و 525 ألف جنيه.



أخبار من فوق السحاب

دورة الاتحاد العربي للنقل الجوي

عقدت بالكويت الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العامة للاتحاد العربي للنقل الجوي (الإكر) برئاسة الشيخ طلال مبارك الأحمد الصباح رئيس الاتحاد وقد حرص الشيخ ناصر الأحمد الصباح رئيس الوزراء على إفتتاح هذا المؤتمر التي تمت فيه مناقشة أهم القضايا التي تواجه صناعة الطيران العربي ومن أهمها تحرير الأجواء والملاحة والسيطرة والمعاملات والتوجه الإستراتيجي نحو أنظمة خدمات المسافرين، ومستقبل العلاقة مع نظم التوزيع للشحن وكثفت التكاليف الخاصة بشركات الطيران.

طائرات خفيفة أحسن التصور

تتميز طائرات هليكوبتر سارة جديدة طراز سونج 7/17 800 مقتر من الصين الصنعة إلى عقده الشركة لشراء 12 صاروخ بعينه 800 مليون دولار ويتم تسليم باقي الطائرات تدريجاً حتى نهاية عام 2010 وقد دخلت طائرة F2000 في الإنتاج المجهز إلى عرب أوروبا.

الترحيب بمشاركة القطاع الخاص

في إطار حرصه على تعزيز دور القطاع الخاص في التنمية الاقتصادية، يحرص السيد الرئيس على إشراك القطاع الخاص في مختلف المجالات الاقتصادية والاجتماعية. وفي هذا السياق، يحرص السيد الرئيس على إشراك القطاع الخاص في مختلف المجالات الاقتصادية والاجتماعية. وفي هذا السياق، يحرص السيد الرئيس على إشراك القطاع الخاص في مختلف المجالات الاقتصادية والاجتماعية.

تطبيق نظام التكرار الإلكتروني

بدأت مصر للمرة الأولى تطبيق نظام التكرار الإلكتروني كبديل لتفكر الورقية التي سبقتها العمل بها أوامر العام الجاري طبقاً لقرار المنظمة الدولية للطيران المدني (إياتا) ويتم تطبيق هذا النظام على الرحلات الدولية إعتباراً من 1 يناير الجاري، وقد أكد شريف الخطيب المدير العام لبيانات مصر للطيران بأن هذه التفكر ستسهم بحد كبير في تبسيط إجراءات السفر، وتغيير إلى مستوى من الخدمة، هذا وقد أشارت منظمة (إياتا) بدور مصر للطيران في تطبيق التفكر الإلكتروني.



molloy

E G Y P T

YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS

Alexandria - Port Said - Damietta - Port Said

General Office:

500, El Nasr St.

Port Said - Egypt.

Phone: 6829

010 (6 Lines)

48020000

egypt.com



الشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية (كونساب) ش.م.م THE EGYPTIAN MARINE SUPPLY & CONTRACTING CO.



عضو الاتحاد العالمي لمهوى السفن "الايسا"
حاصلة على شهادة توكيد الجودة (الايرون)



لواء بحري أ.ح. منير محمد أبو سمرة
رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب

لواء بحري أ.ح. محمد أحمد إبراهيم يوسف
رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحري والبري



نشاط الشركة :

- تقوم الشركة بتوريد كافة التجهيزات اللازمة للسفن من ماكولات وأدوات سطح وماكينات وأجهزة بحرية
- تقوم الشركة بكافة أعمال الصيانة الميكانيكية والدهان والمعالجة الكيميائية للهياكل المعدنية والصلب
- تقوم الشركة بأعمال المقاولات العامة والصيانة والدهانات للمباني والأبنية
- تقوم الشركة بأعمال التخيير والتطهير ومقاومة الحشرات للسفن وداخل الشون والمخازن
- تقوم الشركة بكافة أعمال الخدمات البحرية
- تمتلك الشركة أسطولاً من ناقلات مياه مجهز لتوريد ونقل المياه العذبة لجميع السفن بجميع موانئ الجمهورية والمناطق التابعة .
- تقوم الشركة بتوريد كافة أدوات السلامة والأثاث وكذا كافة أدوات الغطس وتقوم الشركة بالتوريد للشركات الشقيقة في قطاع النقل البحري .

عناوين الشركة :

المركز الرئيسي : ٢ طريق الحرية - الإسكندرية - ت: ٠٣/٤٨٧٠٥٥٠ - ٠٣/٤٨٦٣٧٨٣ - ٠٣/٤٨٧٨٢٧٠ - فاكس : ٠٣/٤٨٠٢٥٦٤
 فرع الإسكندرية والدخيلة : باب (٢٧) جسر الاسكندرية - ت: ٠٣/٤٨٠١٢١٩ - ٠٣/٤٨٠٥٢٣٤ - ٠٣/٤٨٠٢٥٦٤ - فاكس : ٠٣/٤٨٠٢٥٦٤
 فرع السويس والبحر الأحمر : عمارة مصطفى حزين بورفيل - السويس - ت: ٠٦٢/٢٢٢٠١٣٢ - ٠٦٢/٢٢٢٦٨٢٩ - ٠٦٢/٢٢٢٤٣٠٦ - فاكس : ٠٦٢/٢٢٢٤٣٠٦
 فرع بورسعيد : شارع الجمهورية والجري - ت: ٠٦٦/٣٢٤٥٦٩٧ - ٠٦٦/٣٢٢٠٦٢٣ - ٠٦٦/٣٢٢٠٦٢٤ - فاكس : ٠٥٧/٢٩٠٠٢٥٠
 فرع دمياط : ت: ٠٥٧/٢٩٠٠٢٥٠ - فاكس : ٠٥٧/٢٩٠٠٢٥٠
 مكتب القاهرة : ٤١ ط. طلعت حرب أمام المراكب طلعت حرب - ٠٢/٢٩٢٥١٣٨ - فاكس : ٠٢/٢٩٢٧٩٥٥

بنسبة (كونساب) بجميع موانئ جمهورية مصر العربية

البريد الإلكتروني: consup2@hotmail.com - موقع الشركة على الانترنت: www.consupegypt.com



بورسعيد لتداول الحاويات



تحقق طفرات من الإنجاز والنتائج الإيجابية خلال عام 2006/2005 مشروع ضموح للتطوير لإستقبال سفن الجيل الثامن وحتى الجيل الثاني عشر

الزيادة غير المسبوقة في الصادرات المصرية لدى الشركة والذي تعاطف من 20 ألف إلى أكثر من 70 ألف حاوية مكافئة.

مؤميا يتعلق بمشروع التطوير الذي تعقدت به الشركة والتي من الباعدين من المراحل يؤكد اللواء خلال ين أن هذا التطوير قد أرتكز على توجيهات الرئيس مبارك عند قيامه بزيارة شرق القنطرة وستتوقف التطوير إلى إستقبال سفن الجيل الثامن وحتى إيليل الثاني عشر ونحن لا نلنا في إنتظار الموافقة النهائية السيد وزير النقل الذي أبدى إعجابا بالمشروع .

إضافة جديدة

وعلى طريق إثراء محاور الخدمة فقد قامت الشركة بإضافة 2 ونس ساحة صلاص هذا بالإضافة إلى الأليات السبعة التي تمتلكها الشركة وهذا بلا جدال سيسهم في تطوير وتحديث النظرة الأرضية الكاملة لأعمال التداول مما يساعد على تقليل فترة وقوف السفن ومن كل منع إحتماية ظهور أى ظاهرة تكس ولو نسبى بالإناء

ملاحظات

وقد أثرت هذه الجهود مجتمعة من تحقيق نتائج إيجابية خلال عام 2006/2005 تمثل في: - تعاملت حجم الحاويات الترانزيت ليبلغ 921 ألف حاوية مكافئة مقابل 846 ألف حاوية مكافئة العام الماضي بنسبة زيادة 80 ألف حاوية.

- زيادة إيرادات نشاط الحاويات ليبلغ 228.7 مليون جنيه وذلك مقابل 210.6 مليون جنيه العام الماضي ومقابل مستهدف 178 مليون جنيه بنسبة زيادة 128%.

- زيادة إيرادات النشاط ليصل إلى 248.6 مليون جنيه مقابل 232.0 مليون جنيه العام الماضي بنسبة زيادة 107% ومقابل مستهدف 195 مليون جنيه بنسبة زيادة 128%.

ملاحظات

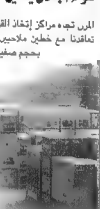
وعطراً لأهمية العنصر البشري باعتباره أساس الإنطلاق ومحرك التقدم فقد أولت الشركة كل الإهتمام والرعاية سواء من حيث التدريب أربع الكفاءة ومسلل الخبرة وكذلك تقديم مجموعة من الخدمات المتكاملة بدءاً من الصمصة حيث المعلن في أرقى المستشفيات ومروراً بالإجتماعية والثقافية والترفيهية والرحلات وبرحلات المص والمج والعمر.

في ظل تخطيط متكامل ومن خلال إتباع إستراتيجية علمية إستطاعت شركة بورسعيد لتداول الحاويات والمصانع أن تحقق المزيد من إنجازات خلال عام 2006/2005 وذلك على الرغم من سحب أحد أهم المحطات الكبرى من المحطة لخدمتي رئيسيتين مما أحدث إنخفاض في حجم التداول ومن ثم انخفاض إيرادات نشاط. ولكن كما يشير اللواء بحرى خلال رئيس مجلس الإدارة والعنصر المنتخب فقد كانت الشركة منتبهة ذلك الأمر على الرغم من أن الخط لم يخطروا ولكن تم دراسة الموقف وإعادة ترتيب الأولويات بناء على البيانات التي يولها مركز المعلومات التابع لشركة وتخطيل هذه البيانات بدأنا في التحرك السريع

المز تجده مراكز إتخاذ القرار بالشارج وقد أثرت الجهود من تسويق المحلة بشكل جيد حيث تحاقنا مع خطين ملاحيين جديدين أحدهما فقد دخل المحلة لأول مرة والثاني كان يعمل بحجم صغير ثم سرعان ما زاد بشكل متعاظم وعلاوة على ذلك فقد تعاقنا على خطين عملاقين وسعد الله بعد أن كنا نواجه إسفاها في حجم التداول، أصبحتنا نواجه تعاطف في حجم التداول، وصيف اللواء بحرى خلال ياسى قائلا وهول محدودية المساحة في ميناء بورسعيد فقد بدأنا في حل هذا الأمر حيث حصلنا من ميناء بورسعيد على 21 ألف متر مربع وذلك فقد قام الفريق / احمد عامل، رئيس هيئة قناة السويس بالتنسيق على شاملة آلاف متر مربع ملاصقة للمستودع لصالح الشركة وقد أدى ذلك إلى قيام الشركة بعمل سامة جديدة للصادرات المصرية لوكاية



اللواء /جلال ياسين



أخبار القنال

رقيا قياسياً

شهد يوم الخميس 26 أكتوبر 2006 رقماً قياسياً في عدد السفن التي عبرت القناة وأبلغ بلغ عددها 71 سفينة ويومع ثاني أكبر عدد سفن عبرت القناة في اليوم الواحد، وقد بلغت الإيرادات في ذلك اليوم 14.42 مليون دولار بما يعادل 82.5 مليون جنيه

شركات الهيئة في معرض

إنتخابات مبارك في 25 عام

شاركت هيئة قناة السويس بعدد شركتين في مؤتمر ومعرض إنجازات مبارك في 25 عام الذي أقيم بأرض المعارض بالقاهرة تحت رعاية الأستاذ الدكتور/ أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء، وذلك في الفترة من 3 - 5 أكتوبر 2006 وهما شركة التمساح لبناء السفن وشركة القناة لإنشاءات البحرية. وفي الصورة السيد المهندس عزت صبرغام رئيس مجلس إدارة شركة التمساح في إستقبال السادة الوزراء وهم:



أنس الفقي وزير الإعلام والدكتور/ على السيد علي المصلي وزير التضامن الإجتماعي والإسكان الدكتور/ هاني محفوظ هلال وزير التعليم العالي. عرضت شركة التمساح في الجناح الخاص بها نماذج للخدمات البحرية المتنوعة التي تقدم بتصميمها وكذلك شتمتورات الرباط والأثوار والعديد من منتجات الشركة

الملاحه في تسعة أشهر

صدر قسم الإحصاء الملاحه من الفترة من يناير إلى سبتمبر عام 2006 مقارنة بنفس الفترة من العام الماضي 2005 جاء فيها:

- 46 إجمالى عدد السفن العابرة 13,726 سفينة حمولتها 544,280 مليون طن بزيادة 336 سفينة بنسبة 2.5% والحمولات بزيادة 51,274 مليون طن بنسبة 10.4% من نفس الفترة من عام 2005 من بين السفن العابرة
- 2655 سفينة بوزل حمولتها الصافية 119,540 مليون طن
- 2655 سفينة بوزل حمولتها الصافية 82,070 مليون طن
- 72 سفينة مشتركة حمولتها الصافية 3,300 مليون طن
- 1229 سفينة بوزل عام حمولتها الصافية 12,605 مليون طن
- 5198 سفينة حاربات حمولتها الصافية 269,769 مليون طن
- 1220 سفينة (صنابل - جرارات - متحركات - ميارات) حمولتها الصافية 52,494 مليون طن
- 46 سفينة ركاب حمولتها الصافية 986 ألف طن
- 651 سفينة أنواع أخرى حمولتها الصافية 3,516 مليون طن
- بمقارنة لإحصائية الملاحه عن شهر سبتمبر من عام 2006 بمثلتها عن نفس الفترة من عام 2005 نجد أن القناة قد حققت زيادة في الحمولات الكلية:
- بنسبة 10.9% ونقلت البترول بمقدار 11,708 مليون طن بنسبة 10.9%
- سفن الحاربات بمقدار 32,921 مليون طن بنسبة 13.9%
- محاملات السيارات 4,066 مليون طن بنسبة 9.8%
- سفن المصب 1,786 مليون طن بنسبة 2.2%
- نقلات مشتركة بمقدار 1,992 مليون طن بنسبة 152.3%
- سفن الركاب 73 ألف طن بنسبة 9%
- سفن أخرى 78 ألف طن بنسبة 4.9%

ميناء السفينة

النموذج الذي يحتذى به

Plasma Monitors



تدربها الشهادة الجبركية دين الحاجة للاتصال المباشر بينه وبين رجل الجمارك أو غيره.

- 1- الرسائل القصيرة SMS التي يرسلها النظام إليها دون تدخل بشري على التليفون المحمول للمتعامل يخبره بكافة المراحل التي تمر بها الشهادة ابتداءً من ساعة وصول البضاعة للميناء حتى الإفراج عنها.
- 2- شهادات البلازمة الإلكترونية المرتبطة بالنظام والتي تضع المراحل التي تمر بها المراحل الجبركية أثناء الإجراءات المتعامل المتواجد في مركز خدمة المتعاملين.
- 3- استخدام الفيديو كرفرنس في الاتصال الشخصي والمرئي بين المتعامل وموظف الجمارك والهيئات الرقابية لتوضيح بيان أو مستند إذا لزم الأمر.
- 4- وفرت الشركة لتعاملات أجهزة البحث KIOSKS ليستفيد منها المتعامل في تتبع المراحل التي مرت بها الشهادة الخاصة به مما سهّل على

- 5- خروجه الجامعات للتعامل مع الحواسيب والانترنت كما تساعده على معرفة البند الجبركي التي تستغل السلطة المستوردة عليه والرسم الجبركي المتوقّعة.
- 6- التطوير المستمر الذي تقوم به الشركة بالتعاون مع مصلحة الجمارك وهيئة الرقابة على الصادرات والواردات في تطوير نظم الإجراءات.
- 7- والتدريب المستمر لوظيفتها على استخدام النظام وعلى كل ما تقدمه الشركة مما هو جديد ساعد على خلق جيل جديد من رجال الجمارك والجهات الرقابية في استخدام تكنولوجيا المعلومات والنظم الآلية في الإجراءات وعملياتهم اليومية.
- 8- جميع الأجهزة الرقابية داخل الميناء (مراقبة البنية التحتية) جنباً إلى جنب مع الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات وذلك لتحقيق وحدة العمل والسرعة في إتخاذ القرار.
- 9- قامت إدارة الشركة بوضع نظام إلكتروني للتقدم إلى الميناء
- 1- إتمام عملية الإفراج للشهادة الجبركية عبر الانترنت من مكتب المتعامل أو المستخلص والحصول على رقم 46 الجبركي دين التقدم إلى الميناء
- 2- التعامل مع نظام التوقيع الإلكتروني المستندات فور تنفيذها رسمياً.
- 3- الاستعلام من أسعار السلع المختلفة وفقاً للتعليق الحالية المتعارف عليها.
- 4- تطبيق آليات معايير جديدة لإدارة المخاطر.
- 5- تطبيق نظام طلبات الإرسال الميكينة لبضائع الترانزيت المتقاة إلى المواشي الأخرى وتحديد خطاب الضمان في الحال.
- 6- تطبيق الإفراج الموحد لكلاً من الجمارك والهيئة العامة للرقابة على إصارات والواردات نصاً لنظام الشباك الواحد.

ميناء السفينة أول ميناء مصري يقوم بإدارته وتشغيله القطاع الخاص وكان الهدف الأساسي لشركة تنمية ميناء السفينة هو الخروج بالموافى المصرية من النموذج التقليدي الذي اقتصر على عمليات الشحن والتفريغ لسنوات طويلة إلى النموذج المصري الذي يعتمد على تنوع الأنشطة الإنتاجية والغذائية المبتلة في المشروعات اللوجستية والمينائية الجادة ذات الاستثمارات العالية التي تساهم في العمليات التصديرية وخلق فرص عمل للشباب وتحقيق القيمة المضافة أسوة بالموافى العالية.

SMS Message ng



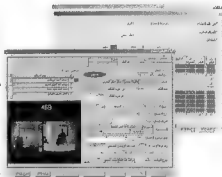
وبتحقيق الهدف وضعت الشركة خطة شاملة لإدارة وتشغيل الميناء وفق مفهوم عصري ومن خلال استراتيجية ثابتة تعمل على:

- 1- إقامة ميناء محوري يخدم عمليات الشحن والتفريغ وفق أحدث النظم العالمية يبدأ الميناء بخط ملاحي عالمي واحد وصل إلى سبعة خطوط ملاحية عالمية.
- 2- إقامة قاعدة لساعات مينائية متكاملة تحقق النمو للمنطقة وتخدم الاقتصاد القومي وبالعمل تم إقامة مشروع تكرير السكر ومشروع لسنوات الحية والصناعات الكيماكية وبعد توقيع عقد الحوض الثالث مع وزارة النقل خلال مدة الشهر سيتم إقامة مشروع مجمع تخزين السوائل والغازات الصلب ومشروع الوقود المصهور.
- 3- استخدام أحدث النظم الإلكترونية في التشغيل والإدارة والتدريب باستخدام أحدث النظم العالمية لتشغيل السفن وتداول الحاويات وتخطيط المساحات وغيرها.
- 4- وضع أسس ثابتة للحافط على المستوى العام للخدمات بما يساند النمو المستمر للاقتصاد القومي.
- 5- جعل ميناء السفينة نموذجاً للموافى المصرية في التطوير والتحديث والإدارة التي تساهم في تطوير الفكر الإداري والتشغيلي في إدارة الموانئ وسبلوكات التعامل وذلك باستخدام نظم الإدارة المتكاملة والشاملة.
- 6- التنسيق القائم بين إدارة الشركة بجميع الجهات والهيئات الرسمية والخاصة العاملة داخل الميناء للوصول إلى المستوى العالمي لمجهر الموانئ المتطورة.
- 7- وتحقيق ما تقدم قامت إدارة الشركة بإنفاذ العديد من الإجراءات التي إستهدفت تحقيق ما يلي:

- أول ميناء في مصر بدأ منذ إنشائه بتطبيق نظام الشباك الواحد للتعامل فريط كافة الأجهزة العاملة في الميناء على قاعدة بيانات واحدة توحيد النظام والبيانات والاحصائيات والصادرات من الميناء لخدمة مراكز المعلومات وجهات دعم القرار.
- الشباك الواحد بدء من إدراج البيانات تصديق مواعيد الكشف للجان الموحدة للكشف والفحص، لحظاية الموحدة بالسروم والفرضات والرسم الجبركية والرقابية، السداد من طريق البنك ورة واحدة، الإفراج النهائي.
- منذ العام الأول لإنشاء الميناء وهو يستقبل مناصفات البواخر من الكوالة الملاحيين بنظام تبادل الإلكتروني المعلومات EDI وسوف يتم تطوير هذا النظام ليستخدم الانترنت اعتباراً من أول يناير 2007 وجاري الآن الإعداد لحوارات تدريبية لوظائف التوكيلات الملاحية على استخدام الانترنت في إرسال بيانات.
- أرم ميناء، يستخدم البنك خدش منظومة الإفراجات لتحصيل كافة المصاريف والرسم من كافة الجهات العاملة في الميناء ولا يوجد في الميناء صرف أو محصل واحد سوى البنك.
- تتم كافة التعاملات من خلال مركز خدمة العملاء ابتداءً من تسليم المستندات وإدراج الشهادات التي إستعملت العمل لإدراج النهائي من البضاعة ولا تعامل مباشر بين المتعاملين وموظفي الجمارك أو للجهات الرقابية طوال مراحل الإجراءات التي تتم إما إلكتروني أو مباشرة وتوجد فيها العمل أثناء عملية الكشف داخل ساحة الكشف وذلك وفقاً لتوجيهات منة الاسكو التابعة للأمم المتحدة.
- وفرت الشركة الوسائل الإلكترونية التي يمكن للعمل لاستخدامها لتتبع المراحل التي



Video Conferenc ng



- وضع مخطط عام للميناء
2020 عام بإعادة هيكلة
بيت الضرة البولندية العالية
تكاليف به الشركة بالتنسيق
مع وزارة النقل وتم إعداده
جميع عمليات السفينة
في استقبال وتزاريك وارشد
وفوائيز تتم من خلال النظم
ألية ويتم إصدار الفوائيز
فور مغادرة السفينة للميناء
دون تأخير والمثال:
(قائمة عوائد ورسوم الميناء

تصدر إلى بعد مغادرة السفينة عشرة دقائق).

(قائمة رسوم وعوائد التفتيش البحري تصدر إلى قبل مغادرة السفينة والتصريح لها بالسفر).

- أنشأت الشركة معامل لتحميل المعمل للمواد الغذائية بالميناء تحت إشراف طاقم في من الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات وزارة الصحة (مراقبة الأغذية) لسرعة إظهار نتائج المعمل والأفراج عن تلك السلع في وقت قياسي كجزء من منظومة الإفراج عن السلع ولعمل الإلكتروني بالجهات الرقابية بالميناء لتسريع المعاملات.

- استخدام نظام الباركود الإلكتروني (التحميل للمعينة) في نقل المعينات من الميناء للمعامل المختلفة لتحقيق الشفافية ولسرعة مع توفير الشركة السيارات اللازمة لنقل تلك المعينات للمعامل مسجلة برفقة مندوبين حكوميين تقاديا لاستبدالها أو تلفها أثناء الطريق.

- بلغ معدل إجماع إجراءات الجهات الرقابية في الميناء من يوم إلى يوم بفضل السياسة التي تشهدها الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات باعتبار العديد من طلبات النقل تحت التخليص دون انتظار البضائع داخل الميناء مع إعطاء الأولويات للمواد الخام وأجهزة المصانع.

- لعدل الزمسي لإنهاء الإجراءات الجمركية للشهادات التي لا تحتاج إلى عرض رقابية من يوم إلى يوم أما الشهادات المشتركة مع الهيئات الرسمية يبلغ متوسط الإجراء من يومين إلى ثلاثة

أيام وشهادات لحدا الأصغر يتم الإفراج عنه في نفس اليوم.
- مساهمة الشركة المستمرة في عمليات التطوير والبحوث والابتكار وتطويرها على مستوى الخدمات للميناء وذلك بغضل التعاون استاء مع كافة الجهات العاملة في الميناء
نتيجة لما تقدم به ميناء السخنة حق قاطر التطوير في لوجي البحرية خاصة وأنه ساهم في تحقيق مشاريع إقتصادية مثمرة تمثلت في الاتي
1- إتاحة الآلاف من فرص العمل للشباب خاصة من أبناء مدينة السويس .
2- التنمية البشرية المستمرة في خلال إقامة الدورات التأهيلية للعاملين بالميناء سواء بالنسبة لدورات اللغات الأجنبية أو استخدام الحاسب الآلي في العمل .
3- خدمة وتنمية المنطقة الصناعية المحيطة بالميناء للإسراع في عمليات إستيراد معدات المصانع أو تصدير منتجاتها .
4- نتيجة لما تقدم وأدت إجراءات الجهات الحكومية العاملة داخل

Klosks



الميناء حيث حققت الجهات الرقابية (معامل) رقابية على الصادرات والواردات - عملة ومؤازرين - حجر زراعي (....) إيرادات بلغت أكثر من خمسة وعشرين مليون وثلاثمائة ألف جنيه مصري من عام 2005 ومن المتوقع أن تحقق في نهاية هذا العام أكثر من ذلك كما حققت مصلحة الجمارك من نفس العام مبلغ مليار وثلاثمائة مليون جنيه تقريبا ومن المرجح أن تطلق في نهاية العام الجاري أكثر من مليار وسبعمائة وخمسين مليون جنيه .

كل هذا يبعث به يبعث بعدم أن ميناء السخنة وأد مساهمًا وساهل ذلك نتيجة لتطوير المستمر للأجهزة الحديثة والتنمية المستمرة للكوادر البشرية العاملة في إيرادرات شركة تنمية ميناء السخنة والأجهزة العاملة داخل الميناء.

- إن ميناء السخنة يوصفه أحد الموانئ العاملة ضمن منظومة هيئة موانئ البحر الأحمر وعمل جاهدا لتطوير المستمر لخدمة الاقتصاد المصري تحقيقًا للبرنامج الطموح السيد الرئيس محمد حسني مبارك راعي التنمية والإستثمار معصر الحبيبة.

أميرال مانجمنت كوربوريشن وميناء السخنة والتحديث المستمر

1 - أفرج المناقصات عبر شبكة الإنترنت من أول مارس 2007 ميناء السخنة كازل ميناء في مصر أستقبل فواتر لشحن (البنفسقات) في صورة إلكترونية منذ عام 2002 وحتى تاريخه وفي إطار أعمال التطوير المستمر في الميناء فإن ميناء السخنة بالتنسيق مع شركة أميرال مانجمنت كوربوريشن بصدد الإعداد لخدمة تنمية تبدأ أوائل 2007 لتسليم التوكيلات الخاصة العاملة بسفنه ميناء السخنة على عمليات الإفراج والفواتر الشحن عبر شبكة الإنترنت ومن كمل الخطوط

PIL/ CMA-CGM/ COSCO/EVERGREEN/ K-LINE/MSCI/APL/WEC. حيث سيتم البدء في استقبال المناقصات عبر شبكة الإنترنت اعتباراً من أول مارس 2007. في الوقت الذي سيتم توفير خدمات التفتيش المناقصات (وجبة - تارال - بيانات (إلخ) عبر الإنترنت دون فترات طلاء أن طلبات التعديل ترد قبل الانتهاء 24 ساعة من وصول البواخر.

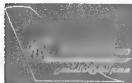
2 - إفراج القرارات الجمركية والحصول على رقم 46 عبر شبكة الإنترنت من بداية عام 2007 تقوم شركة تنمية ميناء السخنة بالتنسيق مع شركة أميرال مانجمنت كوربوريشن بتقديم خدماتها للمتعاملين مع الميناء بالتجهيز لإعداد دوات توكيلية لعملاء الميناء الأكرام على عمليات إفراج القرارات الجمركية عبر شبكة الإنترنت والحصول على رقم تسجيل جمركي (رقم 46) في الوقت الذي يمكنهم متابعة معاملاتهم مع الميناء دون الحضور إليه.

ومن المعروف أن شركة أميرال مانجمنت كوربوريشن قامت باتفاق خلال عامي 2005 - 2006 مع المؤسسات الحكومية المختلفة لتخفيف للشروعات الخاصة بالهيئة في الموانئ المصرية لا لهذه الشركة من خبرة سابقة في ميكة وتطوير ميناء السخنة ومن تلك المشروعات:

- مشروع ميكة أفرج الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات في الموانئ والممول من

USAID، ويشمل المشروع على الأعمال التالية

- ميكة كافة إجراءات الهيئة وعمل قاعدة بيانات مركزية لتوحيد المعلومات المرجعية للهيئة
- ميكة كافة أفرج الهيئة كمواتي: السفينة والإسكندرية وبورسعيد ودمياط.
- أعمال الربط الإلكتروني مع أفرج الجمارك عن طريق التبادل الإلكتروني للمعلومات EDI.
- مشروع الخدمات الإضافية الخاص بالنظام الآلي لمصلحة الجمارك المصرية ولعمل من وزارة المالية ويشمل المشروع على
- تحديث الهيئة التشغيلية لنظام Operating System لنظام الماني Linux.
- توحيد كل من قواعد البيانات والتطبيقات على مستوى الجمهورية وذلك بغية الحصول على أداء أفضل للنظام والإجراءات.
- تنمية الهيئة المرجعية للجمارك.
- مشروع خدمات الوب Internet Services والممول من برنامج الأمم المتحدة الإنماء من طريق وزارة التجارة الإدارية لصالح مصلحة الجمارك المصرية. ويشمل المشروع أعمال تطوير تطبيقات الجمارك لخدمة المتعاملين عن طريق الإنترنت وبميسل هذا النظام على المتعاملين عملية إدراج البيانات من مكاتبهم ومتابعة الإجراءات في أية لحظة.
- مشروع ميكة إجازات تسوية معاملات السماح المفت عبر شبكة الإنترنت لعمل من شركة تنمية ميناء السخنة لصالح مصلحة الجمارك المصرية ويشمل المشروع على أعمال الميكة وتخليصها عن طريق الوب وكذا لخدمة الصناعات المصرية وتسهيل إجراءات التسويات المالية وبضائيات الصناعات.
- مشروع خدمات النكامل الإلكتروني لميناء الإسكندرية والممول من هيئة ميناء الإسكندرية.
- ويشمل المشروع على النظام الآلي للميناء من كل من الأنظمة الآلية للجمارك والهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات. وتحتل خيرة أميرال في أعمال تطوير النكامل الإلكتروني، من خلال الخبرات السابقة في ميناء السخنة. في هذا المشروع.



أطيران للشحن الجوي وشركة رويال للخدمات اللوجستية لتنشيط حركة الشحن عبر ميناء السفينة وميناء القاهرة الجوية



في إطار اهتمام الدولة بالاستفادة بموقع مصر الجغرافي وجعل مطار القاهرة مركزاً محورياً للركاب والبضائع وتنشيط حركة التجارة وتطوير منظومة النقل عبر الموانئ والمطارات وقع الطيار أسعد درويش رئيس شركة مصر للطيران للشحن الجوي والسيد فايز صبيح مدير عام شركة رويال للخدمات اللوجستية "أميرال جروب" مذكرة تفاهم لإدارة وتشغيل المركز اللوجستي متعدد الوسائل لتجميع البضائع وإعادة توزيعها مرة أخرى وتنفيذ الشحنات بحر/ جو - بحر / بحر بين ميناء العين السخنة وميناء القاهرة الجوي وفتح أسواق جديدة بدول أوروبا والشرق الأدنى ومختلف أنحاء العالم من خلال الاستفادة بالإمكانيات المتطورة لشركة مصر للطيران للشحن الجوي والمجموعة اللوجستية برئاسة الريان أسامة الشريف رئيس مجلس إدارة أميرال جروب التي تدير ميناء السفينة البحري . وصرح الطيار أسعد درويش بأن هذا المشروع هو اللبنة الأولى في سبيل تفعيل مشروع مدينة البضائع العملاقة Cargo City الذي يبعد كل الرعاية والتشجيع من الفريق أحمد شفيق وزير الطيران المدني والمهندس عاطف عبد الحميد رئيس الشركة القابضة لحصر للطيران.

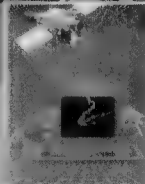
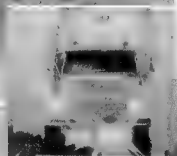
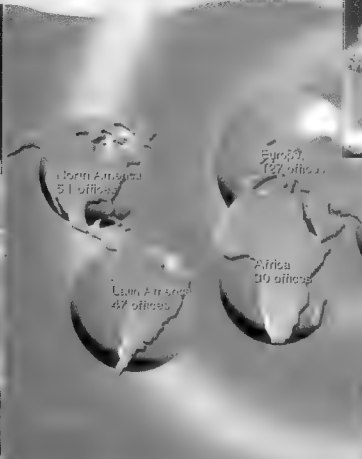


ALAFIFI

WORLD TRANSPORT

ALAFIFI'S

PANALPINA
on 6 continents



Services Offered in

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under complete supervision.
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

Worldwide coordination, arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite. Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17, PORT SAID STREET-ELSHATEBI-ALEXANDRIA-EGYPT.

e-mail: mail@alafifiworld.com

web site: www.alafifiworld.com

TEL. +2(03)5905730

+2(03)5928123

FAX. +2(03)5923797

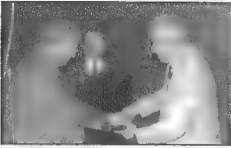
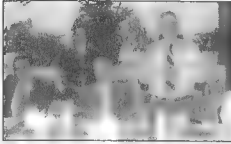
+2(03)5901521



حفل بأكبر من حفلات معماري رئيس قطاع النقل البحري

ورئيس هيئة ميناء دمياط السابق

أقام السيد اللواء بحري / توفيق أبو جندية رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط حفل بهيج لتكريم السيد اللواء بحري مختار عبد الواحد عمار رئيس قطاع النقل البحري ورئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط السابق وقد شارك في الحفل جميع العاملين بالهيئة وألقى السيد اللواء توفيق أبو جندية كلمة رحب بها بالسيد اللواء مختار عمار وقدم له الشكر على إنجازاته العظيمة لهيئة ميناء دمياط أثناء فترة رئاسته وتتمنى لسيادته النجاح والإزدهار بقطاع النقل البحري



مشروع إنشاء مصنع للميثانول

* تم التعاقد مع الشركة المصرية القابضة للبتركيماويات (إحدى شركات وزارة البترول) على - مدة المشروع 25 سنة تبدأ من نهاية فترة الإنشاءات ويجوز تجديدها لمدة أخرى تفصيل مساحه 1 مليون متر مربع داخل ميناء دمياط لمشروعات البتركيماويات الغير ملوثة - الصالة المنتظرة منتظر تشغيل عماله قدرها 10.000 عامل أثناء فترة الإنشاء وعصالة دائمة للبيئة وضمن جميع ماركات الغاز والبتركيماويات بميناء دمياط

* وعلى فقد تقدمت الشركة بمشروع إنتاج الميثانول وتصديره بالتعاون مع شركة ميثانكس العالمية وطبقا للاتي

- مساحه المشروع حوالي 650 ألف متر مربع
- يشمل أرضه بطول 600 متر وعمق 14.5 متر يتم تنفيذ المرحلة الأولى منها بمرصيف طوله 300 متر بنظام B.O.T بنظام متعدد الأغراض لإمكان إستخدامه في

أى غرض
- سيتم إنشاء حوض جديد للشركة بمعرفتها فى الأرض المسلمة والواقعة بجوار شركة سيجاس
- من المخطط تصدير حدة الميثانول بطاقة سنوية قدرها 3 مليون طن
- التكلفة الإستثمارية للمشروع 0.75 مليار دولار

مشروع شركة أجريام

* نظراً لوجود قطعة أرض بمساحة 120 ألف متر مربع بجوار حاجز الأمواج الشرقى فقد تم الإعلان عنها بالصصف الرسمية لإقامة مشروعات مرتبطة بالبتركيماويات
- وعليه تقدمت شركة أجريام المصرية للمنتجات البتركيماوية والمكبنة من كل من (الشركة المصرية القابضة للبتركيماويات وشركة أجريام الكندية) بعرضها لهيئة الميناء إقامة مشروع رصيف بحري بمنطقة تسهيلات للتصدير والضمن والتفريغ لمنتجات مصنع الجيريا المزمع إنشاؤه فى المنطقة الصناعية شرق الميناء ويشمل المشروع الاتي:

- إنشاء رصيف بطول 300 متر وعرض 35 متر وعمق 14.5 متر
- إنشاء منطقة تسهيلات على مساحة 120 ألف متر مربع تشمل تسهيلات للتصدير والضمن والتفريغ
- من المنتظر تداول 1.2 مليون طن سنوي
- حجم إستثمارات المشروع ككل حوالى 0.5 مليار دولار
- من المنتظر تشغيل عماله أثناء فترة الإنشاء وقدرها 15000 عامل وأثناء التشغيل 1000 عامل

أسرة تحرير المجلة

تهنئ

السيد العميد مهندس

حسن أحمد سعيد أحمد

بقة السيد اللواء رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط بتعيينه مديراً عاماً للإدارة العامة للهئية الكروميكاوية هيئة ميناء دمياط وتتمنى له التقدم والنجاح



أسرة تحرير المجلة

تهنئ

السيد هانى حسن راشد قنديل

بقة السيد وزير النقل بتعيينه مديراً عاماً

للإدارة العامة للخدمات البحرية بدرجة مدير عام

هيئة ميناء دمياط وتتمنى لسيادته

التقدم والنجاح



ملامح ومشركة للتعاون والتنمية العرب



بقلم الدكتور /أيمن النحرأوى

يعتبر قطاع النقل من أهم القطاعات التي تلعب دوراً فاعلاً في تنمية اقتصاديات الدول وتؤد بشكل مباشر على مجتمعاتها وعلى المستوى المعيشي للأفراد وذلك بفضل مساهمة هذا القطاع بدرجة كبيرة في تنمية الموارد المالية وتعزيز أنشطة القطاعات الأخرى.

الشارع قيد الإنجاز

- تتلاقى تعاون في مجال النقل البري الدولي والعبور للأشخاص والبضائع بين الدول الثلاث.
- دراسة موضوع الرسوم والضرائب والبدلات المفروضة على الشاحنات ويضطلع الدول الثلاث من أجل دعمها ضمن رسم واحد وأزالتها تدريجياً.
- دراسة شاملة لتعاون المشترك في تبادل نقل بضائع الدول الثلاث عبر موانئها، حيث تم تكليف الإسكوا من قبل وزراء النقل في الدول الثلاث إعداد دراسة اقتصادية لتسهيل تبادل البضائع عبر موانئ وأراضي الدول الثلاث وذلك في ضوء الشريط الجغرافية التي تم إعدادها من قبل فريق عمل ثلاثي مشترك وقد صدرت هذه الدراسة في شهر أيلول / سبتمبر 2003 في ثلاث وثلاثين الأولى "تيئة دراسة الجدوى الاقتصادية لتسهيل تبادل البضائع عبر موانئ وأراضي الأردن وسوريا ولبنان والثانية" نظام معلومات التتبع المتكامل في الشرق العربي - معلومات الوضع الراهن للبادين البضائع عبر موانئ وأراضي الأردن وسوريا ولبنان والثالثة" نهجية التتبع المستقبلي والتقييم الاقتصادي لسيريات دراسات تسهيل تبادل البضائع عبر موانئ وأراضي الأردن وسوريا ولبنان



كما يشكل قطاع النقل سبيلاً إلى قيام تعاون وثيق بين الدول في مختلف المجالات الاقتصادية والاجتماعية . ويتوخد هذا التعاون في شكل تبادل تجاري وحركة إنتقال للأفراد ونقل السلع لخدمة الأسواق والمجتمعات وربط مراكز الإنتاج والاستهلاك بين مختلف الدول . ويضطلع قطاع النقل أحد القطاعات الأساسية المعنية بحركة السلع والأفراد عند المنافذ البرية والبحوانية البحرية والطارات وبالتالي فإن تسهيل عمليات النقل بين الدول يؤدي إلى تحقيق مستويات أعلى من التعاون الاقتصادي والتبادل التجاري فيما بينها. وإن الربط بين قطاعات النقل والتجارة من أجل الوصول إلى التكامل الاقتصادي ليس أمراً نظرياً.

وإنما كان منها الدور الخلق لقطاع النقل في تحقيق التكامل الاقتصادي العربي عمدت الدول العربية إلى البحث عن السبل الآلية إلى تقوية الربط فيما بينها برأً وبحراً وجواً وتحديث قطاع النقل في مختلف الدول العربية وتنمية من خلال الإرتقاء ببضعات هذا القطاع ورفع كفاءتها باعتبارها ثروة الأساس السليم لنجاح فرص التعاون العربي ولها أفضل الأثر في خفض تكلفة النقل وتأمين سهولة إنتقال الأفراد ومروية إسباب حركة التجارة . إلا أن التجارب قد أثبتت أن فرص تحقيق أية نجاحات في جهود التكامل العربي تكاد أن تكون محدودة، وتعتبر إتفاقية " دفتر المرور العربي الموحد" من التجارب التي لم تلقن بالنجاح بإعتراف أن "إتفاقية لم يتم، التصديق عليها بعد من قبل العدد اللازم من الدول العربية لكي تدخل حيز النفاذ.

وحيث أن الإنتظار قد يطول، أقمعت ثلاث دول عربية في لبنان، سوريا والأردن، على البحث عن السبل الآلية إلى تحقيق التكامل العربي وذلك على صعيد الدول الثلاث.

مسيرة التعاون في مجال النقل بين لبنان، سوريا والأردن

بدأت مسيرة التعاون الثلاثي في مجال النقل بين الدول الثلاث، لبنان وسوريا والأردن، بإجتماع ثلاثي لوزراء النقل بحضور الأمين العام للمجلس الأعلى السوري اللبناني في بيروت بتاريخ 2003/4/9 ومن ثم تواتت الإجتماعات التي تقدم بصورته دورية على مستوى وزراء النقل وتم تشكيل عدة لجان فنية متخصصة مشتركة التي تعقد دورها إجتماعات تحضيرية مشتركة تم خلالها إعداد الدراسات ومشاورات وإتفاقيات والأنظمة المحلية لتنفيذ التوصيات التي تصدر من إجتماعات وزراء النقل في الدول الثلاث.

أما شرة هذه الإجتماعات فتتبع بما يلي:

١- الشارع المتجر

• دفتر المرور والمكتب المؤقت للمركبات المنفذ بموجب بروتوكول تجريد قواعد وإجراءات المرور والمكتب المؤقت للمركبات الأردنية والسورية واللبنانية بين أراضي الدول الثلاث وغيرها بالتراخيص.

• نظام المعاملات المعورية المنفذ بموجب مذكرة تفاهم بشأن توحيد أنظمة المعاملات المعورية للضاحات الأردنية والسورية واللبنانية لنقل البضائع داخل الدول الثلاث وبينها وغيرها بالتراخيص التي تم التوقيع عليها من قبل وزراء النقل في الدول الثلاث في بيروت بتاريخ 2002/10/22 وتم بدء العمل بهذا النظام إبتداءً من 2003/1/1.

• تجريد وثائق نقل البضائع بين الدول الثلاث (لبنان - سوريا - الأردن) بموجب مذكرة تفاهم تم التوقيع عليها من قبل وزراء النقل في الدول الثلاث في عمان بتاريخ 2004/1/12 وسيبدأ العمل بها إبتداءً من 2004/6/1.

• تجريد تعليمات نقل المواد المصنعة أو المواد القابلة للإتجار في الشرق في الدول الثلاث (لبنان - سوريا - الأردن) بموجب مذكرة تفاهم تم التوقيع عليها من قبل وزراء النقل في الدول الثلاث في عمان بتاريخ 2004/1/12 وسيبدأ العمل بها إبتداءً من 2004/7/1.

• إتفاق في الملاحه البحرية التجارية والنقل البحري بين حكومات الجمهورية اللبنانية والجمهورية العربية السورية والمملكة الأردنية الهاشمية تم التوقيع عليه من قبل وزراء النقل في الدول الثلاث في عمان بتاريخ 2004/1/12.

| Vessel | Voyage No | ETS Alexandria | Transshipment Port |
|-----------------|-----------|----------------|--------------------|
| SUSAN BORCHARD | 362 | 1/1/2007 | GENOA |
| EARLY BORCHARD | 438 | 10/1/2007 | BARCELONA |
| BACHAL BORCHARD | 486 | 4/1/2007 | ROTTERDAM |
| WIC BORCHARD | 868 | 11/1/2007 | ANTWERP |
| JURIN BORCHARD | 708 | 15/1/2007 | LONDON |
| CAP ROUS | 742 | 9/1/2007 | FELIXTOWS |
| GERMAN SENATOR | 743 | 16/1/2007 | SINGAPORE |
| SAX CRISTOBAL | 744 | 23/1/2007 | HAMBURG |

النقل البري في مصر..

ونظرة واقعية للمستقبل ..

يعتبر ملف النقل البري في مصر من الملفات الشائكة التي تحتاج إلى عناية فائقة حال تناولها بالبحث والدراسة. فمنظومة النقل معقدة ومتداخلة.. فالطرق المصرية عليها ما عليها من ملاحظات. والشاحنات التي تنطلق على هذه الطرق ليست على المستوى المطلوب.. وقادة تلك الشاحنات أسوأ ما في منظومة النقل عموماً. أما التشريعات والقوانين التي تحكم منظومة النقل فهي تحتاج إلى إعادة نظر وصياغة وفق المستجدات التي طرأت على حجم التجارة المصرية. إننا بصدد إلقاء الضوء على منظومة النقل البري للبضائع وليس للركاب عن مصر. إننا نحاول أن نضع "خطة عمل" للنهوض بهذه المنظومة وهذا القطاع. إننا نحاول أن تكون المصارحة والمكاشفة هي العنوان وهي السبيل الأمثل للوصول إلى الصورة المثالية المرجوة.



الأستاذ/ جلال أبو الفتوح
وكيل أول وزارة المالية ورئيس مصلحة الجمارك

دعم كامل لبرامج تطوير منظومة النقل البري



الأستاذ/ أحمد السيد
رئيس مصلحة الجمارك ورئيس الجمارك

جهود ضخمة على طريق شاق وطويل



د/ أحمد عيسى صالح
عضو مجلس القومى للإنتاج والشنون الاقتصادية

النقل البري في مصر
لا يخضع لسيطرة وزارة النقل



يقدمه ريان / فاروق عبد النعم
خبير ومستشار بحري

روشتة عاجلة للإرتقاء
بصناعة النقل البري

مهندس محمد عبد الله كزار
خبير استشارى للسيارات - مجموعة أمال

العنصر البشرى هو محور عملية التطوير

عمدت الصلصة على تقديم العديد من التسهيلات بالنسبة لشركات النقل في مجال خروج الشحنات إلى الدول المجاورة، وتخفيض الضرائب الجمركية على قطع غير السيارات حتى وصلت للثلاث الدنيا بالتعريفات الجمركية. توفير أسطول نقل برى بوسائل قياسية وخصوصاً لنقل الحاويات

و عدم توافر كينابات أو شركات قوية للنقل على الطرق
والإسناد بصورة أساسية على التكاليف الفورية الماك لشركة
واحدة أو عدد قليل من المركبات .
ضعف البنية الأساسية وعدم ملائمتها لنظام النقل البرى
معدمت الموانئ وهذا ما ينطبق على شبكات النقل وبعض
السفن والعدادات اللازمة من أوناش ووحدات متحركة كدريات
المركبات العمودية من أنواع ريشة لا تتناسب مع تحميل اللورى
فوقها.

تتقدم معدات الملاحة خاصة بالسلك المحيطية والموانئ
الهيرة وبعض الموانئ البحرية.
ضعف الإحصائيات الدقيقة من سوق النقل في الدول
وعدم تطوير التشريعات والنظم التي تحكم النقل البرى
على هذه العدة.
وجود منافسة غير عادلة بين وسائل النقل الداخلى بسبب
إتباع سياسات تسعير مختلفة من قبل كل وسيلة إلى جانب
خضوع كل وسيلة لهيئات إدارية مختلفة.
عدم تطوير التشريعات والنظم التي تحكم النقل البرى
لتساير متطلبات نظام النقل متعدد الوسائط

ومن أهم المقترحات لزيادة كفاءة هذا القطاع:
تحقيق التكامل الإستراتيجي للنقل على المستوى القومى
بهدف الإستثمار الأمثل والتوظيف الجيد لمشروعات النقل
التي تعد أهم عناصر البنية الأساسية القوية وتمثل عنصرا
مهما للإقتصاد القومى مما يستلزم أهمية إستمرار وضع نظم
والآليات واضحة تضمن على التطوير العلمى السليم ويهدف
إلى تطوير هذا القطاع الأمر الذى يقضى المساهمة في قيام
بنود النقل وتهيئة المناخ لدفع القطاع الخاص للمشاركة في
مشروعات النقل من خلال ضوابط تكفل أداء الجهات المختصة
في الأفراد على قطاع النقل والى تحقيق التكامل المشترك
بين الحكومة والقطاع الخاص.
تطوير الهيئات الإستثمارية العامة في خدمة النقل من خلال
إعادة الهيكلة التشغيلية للهيئات الإستثمارية القائمة وتطويرها
ومندوبها بما يحسن من أوضاعها المالية ويؤيد من إعداتها

لقد أدت مشاكل قطاع النقل البرى في مصر وضعف قدراته
سواء بالنسبة لقطاع الخاص أو لقطاع الأعمال العام في
عدم إقتناء شاحنات جديدة ومن ثم تقادم الأسطول وندرجات
متفاوتة وقد أدى هذا إلى سيطرة الشركات الخارجية على نقل
البضائع التجارية بين مصر ودول الشرق الأوسط.
إلا أنه نظراً لما تقيم به الحكومة المصرية من تشجيع الإستثمار
والجارة فقد قامت بمد قطاع النقل بالعديد من الصلاحيات
والتسهيلات التي قد ساهمت بلا شك في التوسع بهذا القطاع
ورفع معدلات الإنتاج ومعدلات الدوران اليومية لوسائل
النقل وسهولة وتنسيقية عتق البضائع، وإيمانا من مصلحة
الجمهورية بفتح قطاع النقل في تسهيل حركة التجارة وانتقال
البرارى لأفراد فقد عملت الحكومة على تقديم العديد من
التسهيلات بالنسبة لشركات النقل في مجال خروج الشحنات
إلى الدول المجاورة، وتخفيض الضرائب الجمركية على قطع
غير السيارات حتى وصلت للثلاث الدنيا بالتعريفات الجمركية
- لا أن هذا الأمر لا يولى إلى تشجيع قطاع النقل البرى
الخارج خارج الحدود والقيام بدور ملموس في فتح تجارة
مصر الخارجية.

**ومن أهم مقومات النقل التي تؤثر على تنمية التجارة
والبنية التحتية:**
تأثر عراقى النقل بصورة مباشرة وغير مباشرة على تنمية
التجارة المصرية والأرقام يشير إلى إلتزام معظم الدول العربية
بهذا القطاع من خلال الإستثمارات الضخمة التي وضعت
لتطويره وللزوايين والأحكام التي وضعت لتيسيره إلا أن هذا
العمل في مصر مازال يعاني من مشاكل ومقومات تقل عتبة
أما تصحيح تلك منها:
عدم وجود مؤسسات أو شركات كبيرة تدافع عن مصالح هذا
القطاع الخاص.
وتقديم الأسطول بأسرى.
ندى الأسطول.
ضعف الإستثمارات التي توجه لهذا القطاع رغم أهميته
الكبيرة في تنمية التجارة المصرية.

على مواردها الذاتية وكذا عدم تحميل الهيئات باقية تكلفة
البنية الأساسية للمشروعات التي تشيها ورفع رأس مال
الهيئات باقية الإستثمارات التي تمت وتحقق مردودا إقتصاديا
وإضافتها إلى أصول الهيئات.

تحقيق مستوى النقل للأمن والسلامة كمتطلب أساسى
يستدعى الاهتمام الأقصى لإتتباع خطة متكاملة في هذا
الصد من مطلق المحرص على حق المواطن في الحياة

- إنشاء شبكات طرق جديدة قياسية تربط ما بين مواقع
الإنتاج والموانئ البحرية.

- توفير أسطول نقل برى بمواصفات قياسية وخصوصاً التي
تتقل الحاويات.

- العمل على توفير محطات برية وجوية وبحرية مجهزة والمعدات
اللازمة للمونة وتجهيزات التخزين.

- العمل على إيجاد شبكة محطات تغطي شبكات النقل وتوفير
القدرة على الإمتثال والمتابعة والرعاية.

- العمل على إيجاد محطات برية ومراكز توزيع وتجميع
لتسهيل التتبع اللوجيستى.

- لا تزال شبكة النقل البرية في مصر تعاني من نقص
الواصلات واختلالات حول المدن الكبرى ويوجد أجزاء وقطاع
دون المستوى الذى الأمر الذى يعيق حركة الشاحنات.

أخيراً فإن النقل البرى نظام مامى متكامل للنقل الدولى
يكفه نظام قانونى جارى يهدف إلى تسهيل حركة التجارة
بفكر عنصر أساسى من المعايير والاتصالات لتسهيل زيادة
الإنتاجية كما ونوعاً، وبما لا شك فيه أن القدرة على تحقيق
معدلات إنتاجية عالية ومعدلات دوران سريعة لوسائل النقل
وسهولة وإنسيابية تحقّق البضائع وتحقيق أعلى قدر من
السلامة والأمان لخدماتها يتوارى بلا شك مع التطور المهارى
والثقتى للموارد البشرية واستخدام تقنيات متقدمة بالإضافة
إلى التطبيق الممارس لمعايير السلامة في مجالات النقل المختلفة
وتوزيع البضائع والإلتزام بالمعايير القياسية في هذه المجالات.

الأستاذ / محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

الجهود المبذولة من الشركة القابضة لم تتوقف وسيظل التحديث وتطويرهما السمة الأساسية للعمل بالشركة القابضة وشراكاتها لخاصة دعم حركة العمل العام لتحقيق المزيد من الإنجازات المتكاملة المتوكلية مع حركة التطور العلمى

تتمكن من المنافسة السوق حالياً خاصة في مجال تداول الحاويات ونقل الركاب
بين المحافظات.
وتعبر الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى اصلها من خلال شركائنا التابعة وكذا التي
تساهم في رؤوس أموالها وبمعدا (23) شركة متخصصة في مجالات النقل البحرى والبرى
والنهرى والمعدات المرتبطة بها بالإضافة إلى مساهمتها في الشركات المشتركة وتوافقت ونسب
المساهمة في هذه الشركات من شركة إلى أخرى حيث تصل في هذا الأدنى إلى 5% وفى
حدها القومى 6100.

وعلى الرغم من تزايد نتائج الشركات التابعة بالعديد من المؤثرات الخارجية من الشركات والتي
أدت إلى إنخفاض إيرادات النشاط الجارى لبعض هذه الشركات فقد زاد إجمالي العوائش
الحققة من العام من خلال زيادة الفائض لبعض الشركات أو إنخفاض العجز أو تحول بعض
الشركات من تحقيق عجز في الأرباح السالبة إلى فائض هذا العام، ولقد تم ذلك من خلال
جهود إدارة هذه الشركات لتنمية الإيرادات مع ترشيده أوجه الإنفاق من أجور ومستلزمات
سليمه وخمسة.

وسيم مناقشة نتائج الشركة القابضة والعديد من الموضوعات الأخرى التي تنطلق بإدارة
الأصول والإستثمارات المملوكة لها وذلك خلال إجتماع الجمعية العامة للشركة خلال الأيام

الشركة القابضة للنقل البحرى تعد واحدة من أكبر الشركات في مصر ومن تتعامل مع الكثير
من الأنشطة الجماعية والصحية التي تساهم في دعم الإقتصاد القومى إلى جانب مسؤولياتها
الإقتصادية تجاه مقر الركاب بين الأقاليم التي تتعامل مع المواطنين يومياً ويتقدم
خدماتها بأشكال مناسبة في ضوء تهيؤات الحكومة لحماية محدودى الدخل.
ورغم عدم المسئولية الكبرى فقد تمكنت الشركة من تحقيق نتائج جيدة في المجال المالى الناشئ
على يد طهر الله من نتائج أعمالها من خلال المعايير العمومية للشركات التابعة لها التي عهت
مؤخراً حيث حققت أرباحاً جيدة بعد التصد الكبير في الإيرادات على مستوى شركات تداول
الحاويات والنقل البرى.

ويجزم هذا التصد من نتائج الأعمال إلى الإدارة الجيدة لإصول هذه الشركات التي ركزت على
تنظيم المبادرات مع صمودات التشغيل والنفاضة الصادقة وهذه النتائج الجيدة تروج على المساندة
والدعم من جانب الحكومة محمود معين الذى وزير الإستثمار للإستمرار في برنامج الإصلاح
والإدارى إقتصادى على إمدد الهيكلة.
حيث تشهد المرحلة المقبلة خطوات الإصلاح من خلال ضغ إستثمارا جديدة تساهم في دعم
الركز المالى للشركات إلى جانب الإرتقاء بمستوى الأداء وتحسين أدوات الإنتاج والتشغيل حتى

تبلغ عدد القارري التي تعمل بالبنزين 113469 لorry بنسبة 23.4% من الإجمالي وأن عدد القارري التي تعمل بالغاز يبلغ 371328 لorry بنسبة 76.6% وقد لوري القطاع العام التي تعمل بالبنزين 6649 لorry بنسبة 26.5% من لوري القطاع العام وعددها 25050 وأن عدد القارري التي تعمل بالمولد 18401 بنسبة 73.5% وعدد لوري القطاع الخاص وقطاع الأعمال العام التي تعمل بالبنزين يبلغ 106820 بنسبة 23.2% من إجمالي القارري الخاصة وعددها 459747 وأن عدد القارري التي تعمل بالمولد يبلغ 352927 بنسبة 76.8%.

4 - بالنسبة لنسبة الصنع

عدد القارري التي يرجع سنة صنعها قبل عام 1970 يبلغ 17712 بنسبة 3.7% وعدد القارري التي يرجع سنة صنعها ما بين 1970 و 1990 يبلغ 276942 بنسبة 57.1% عدد القارري التي يرجع سنة صنعها ما بين 1990 و 2003 يبلغ 190143 بنسبة 39.2% وعدد القارري التابعة لقطاع العام بالترتيب السابق يبلغ 370 بنسبة 1.6% و 16701 بنسبة 3.4% و 7979 بنسبة 1.8% وعدد القارري التابعة للقطاع الخاص وقطاع الأعمال العام بالترتيب السابق يبلغ 17324 بنسبة 3.8% و 265864 بنسبة 54.1% و 176541 بنسبة 36.4%.

5 - بالنسبة لشكل الصندوق (العربات الثلاثية)

يبلغ عدد عربات الثلاثية 1923 بنسبة 0.4% من إجمالي القارري وعددها 484797 منها للقطاع العام 112 بنسبة 0.5% من لوري القطاع العام وللقطاع الخاص 1811 بنسبة 0.4% من لوري القطاع الخاص. وأن عدد العربات الثلاثية التي يرجع سنة صنعها قبل عام 1970 يبلغ 42 بنسبة 2.2% من العربات الثلاثية، والتي يرجع سنة صنعها ما بين 1970 و 1990 يبلغ 637 بنسبة 33.1% و 1990 و 2003 يبلغ 1244 بنسبة 64.7% وأن عدد العربات المملوكة للقطاع العام يبلغ عام 112 بنسبة 5.8% من إجمالي العربات الثلاثية وأن عدد العربات التي يرجع سنة صنعها ما بين 1970 و 1990 يبلغ 77 بنسبة 68.8% من العربات الثلاثية التابعة للقطاع العام، وأن العربات التي يرجع سنة صنعها ما بين 1990 و 2003 يبلغ 35 بنسبة 31.2% والعربات الثلاثية المملوكة للقطاع الخاص يبلغ 1811 بنسبة 94.2% من العربات الثلاثية وأن العربات التي يرجع سنة صنعها قبل عام 1970 يبلغ 42 بنسبة 2.2%، والتي يرجع سنة صنعها ما بين 1970-1990 يبلغ 560 بنسبة 30.9% وتلك التي ترجع سنة صنعها ما بين 1990 و 2003 يبلغ 1209 بنسبة 66.8%.

تقرير حيدم القاتلين بين نقل على الطرق البرية

أفادت الهيئة العامة لتنظيم مشروعات النقل في دراسة تنظيم نقل البضائع على الطرق في مصر صرنا أن تقريرها عام 2004 يقدر أن 421.4 مليون طن من البضائع في 2002/2003 عام واحد الإنشاء 204.88 مليون طن بنسبة 48.6% وأن هذا الحجم تم توزيعه كما يلي:

24.43 مليون طن الجمعيات التعاونية
5 مليون طن للشركات التي تشرف عليها الشركة انقضاة لنقل البري والبحري والتي سبق تنظيمها ضمن القطاع الخاص 392 مليون طن بالبحر (تتمثل لوري القطاع الخاص أفراد والشركات الخاص والشركات في التخصصية في النقل والشركات النوية التابعة لقطاع الأعمال العام).
و هذا التقرير يوافق فيه لا يتسنى مع الواقع فمن غير المألوف أن تمثل مواد الإنشاء هذا الحجم الكبير 204.88 مليون طن خاصة وأن معظم مواد الإنشاء لا يتم نقلها بين المدن لسفاسط طويلة هذا فضلا عن أن أسطول العربات التي تعمل بين المدن يبلغ عددها 95164 عربة وهي تلك التي تزيد حمولتها عن 3 طن كما سبق أن أوفصنا وتبلغ حمولتها 657.6 ألف طن وإذا ما أضفنا لقطرات وعددها 33605 التي تبلغ حمولتها حوالي 520.5 ألف طن وذلك فإن طاقة النقل تبلغ 1178.1 ألف طن وأن عدد العربات والمطورات يبلغ 128769 عربة ومطورة وأن الشركات

ريان / هارون عبد المنعم الصايف خير ومستشار بحري

النقل البري منظومة ذات ثلاث عناصر (الطريق - العربة - العنصر البشري) والتي إذا اختلت واحدة من عناصرها اختل الجميع

التجارة والنقل وجهة عملة واحدة للبليونير اليوناني وأوليسيس

المسئولة عن تشغيل هذا القطاع وإدارته فضلاً عن تعدد أنشطة العمل في سواء فيما يخطط بينه الأساسية عن نظام التشغيل والإدارة وبالأسيطيل والأفراد والعدلات المستثمرة لتنظيم ومحاكاة وإنتاجه ويمكن القول أن النقل البري منظومة ذات ثلاثة عناصر (العربة، العنصر البشري) والتي إذا اختلت واحدة من عناصرها اختل الجميع. ويظهر النقل البري البضائيات جزء من العمل الإنتاجية ويعتبر أيضاً جزء من عملية التصنيع حيث يحقق التكاليف بين أماكن الإنتاج وأماكن الاستهلاك ويساهم في نقل البضائيات والواردات من وإلى أماكن التصنيع والتوزيع والمواني البحرية والجوية. وتتمثل فيكون النقل البري أحد عناصر سلسلة القيمة الأساسية شديدة الأهمية لعملية التنمية نظر لدور الالم الذي يقوم به قطاع النقل البري في تحقيق إنتاجية وتدفق حركة البضائيات والتجارة الدولية والمتاجرة الصاعدة والخارجية والاستهلاك من وإلى القطاعات الإنتاجية والتوزيعية المختلفة داخل البلاد وبالغ الأهمية في نقل البضائيات من وإلى جميع المناطق الجغرافية والحيوية

بإحدى نوى بدء أقول أن عمليات النقل البري تتراوح حالياً علماً بتغير السياسات والفصائص نتيجة التغيرات المختلفة خلال العقود الثلاثة الماضية على الأصعدة السياسية والاقتصادية. وترجع أهمية النقل البري Land Transport. لكونه يتميز عن غيره من وسائل النقل الأخرى،
1- المرونة من حيث الحركة وقوف بجاده في أي موقع والقدرة على الوصول إلى أي مكان (مصنع، مخزن، شوشة، مستودع ... إلخ) لا تستطيع وحدات النقل الأخرى (سكك حديدية، سفنات، قوارب، شاحنات ... إلخ) أن تتخطى هذه القيود (موقع، مسكك حديدية،
2- السرعة - التي تتميز من أهم العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة النقل بالمقارنة بجهدات النقل الأخرى (قطارات، سفنات، شاحنات ... إلخ).
ويعتبر قطاع النقل البري من القطاعات المهمة للإقتصاد الوطني حيث يشكل دوراً هاماً في دفع عجلة الإقتصاد ما يقدمه للقطاعات الإنتاجية والتنمية الأخرى كذلك على حد القطاع العام أما في تقرير حرص الاستثمار واستيعاب الإيدي العاملة (مستأقنين عتلى، خنيز، إداريون، مدرين) ويعتبر موضوع النقل البري شائكاً نظراً لتعدد القيود القائمة وكذلك تعدد الجهات

يقول إسهام وسائل النقل الأخرى رغم ارتفاع أجرة الشحن مقارنة بهذه الوسائل.

في مجال خدمات نقل البضائع بالطرق البرية هناك تصنيف لنوعية الوسيلة (ثقل، خفيف، مطفورة... إلخ...) وتصنيف لنوع الشحنة (معدن، صلب، مجمدة، سائلة، غازية، جواريت، خطرة، بضائع أخرى).

محور التسجيل لقاء الضوء على ملامح النقل البري في مصر

وتتكون شبكة الطرق البرية من طرق رئيسية وسريعة وفرعية مملوكة بالإضافة إلى الطرق التي تربط عواصم المحافظات والبلدات الرئيسية وأصفيط وغيرها الطريق الساحلي الدولي الذي يربط الحدود المصرية بالمشرق العربي ويبدأ من مدينة رفح الفلسطينية ويمر بمدينة السلام على الحدود المصرية الليبية ويستمر على مسافة 2 كم بعد محطة الضيف الساحلي البحر المتوسط لمدة 1050 كم ويمر بشارع محافظات مصرية وتربط وادع فرعية لربط الطريق بالطرق الإقليمية.

تتولى الهيئة العامة للطرق والكباري وزارة النقل مسئولية إنشاء وإنشاء وتطوير والصيانة الطرق البرية (رئيسية، فرعية، محابية).

(أكثر من 9675 من أسطول النقل البري من مختلف العوالت وكافة الأنواع والبلديات متوسطة وصغيرة وبعضها خالة الفدية متوسطة وأكثر من 989 من داخل الأسطول يعمل من خلال القطاع الخاص ويصلحان من العديد من شركات النقل لا يتجاوز عد أصحابها شمساً أو أشخاص لثلاث وتقوم بعاملات النقل بين المدن والداخل.

تشير دراسة لشروع DEPRا 9697 من الضمانات التي تولها على الطرق البرية ومن التوقع استثمار هيئة الطرق على البضائع إلى أن يتم زيادة الأثر على النقل من وسائل أخرى (مسك حديدية، سفن موانئ).

من الملاحظات التي لا تخفها عن النتائج هي أن الطرق الرئيسية البرية لا يتطابق عليها المواصلات البرية للطرق الفرعية ولكنها هي في أغلب الأهم - عبارة عن طرق رئيسية لربط بين المحافظات داخل الطرق الرئيسية أخرى لها مواصلات أخرى لا يوجد فيها حركة مشاة أو نواب أو نقل بطني ولا تتوافق بين حركة البضائع بركون - عادة - معزولة لا تلامس حواجز ميان أو تعديت متوسطة - بشكل عشوائي - يكونها طرق ممر على مسافة مائة من بين الجانبين ويقل من أن اشكالت.

عدم ملائمة أجزاء معينة من شبكة الطرق البرية فيضها بترسيم بالموافقة والاحتياجات الخاصة بالإضافة إلى الزكام في Heacy Traffic على الطرق الرئيسية والسريعة على الطرق الإصاغة الليلية في بعض الأحيان يمكن تحسينها فضلاً عن المواصلات الخارجية الخاصة حول المدن والداخل.

تتسبب المشكلات من الضمانات المتوفرة في طريق العدة - عدم التفريق - والملائمة أوضاع المستفيدة من التحسين نقل السلع المستفيدة والمسرعة يهوى إلى أن حالة من التفتيش الناقص والشاحنات وهو ما يصطلح على ترميزها باسم مشكلة رحلة العدمية Empty Mileage حيث لم يلاحظ أنه في الشاحنات يتربح حملاتها ليس إلا القليل بالتفتيش معلومات جيدة عن كمية البضائع على حمولات عند العودة ما يرفع كلفة التشغيل ويصل إلى أجر أجرة النقل.

تتبع الدراسات العلمية إلى أن 9695 من حمولات الطرق في عصر الإنسان أي ما يسمى ناقلات البضائع سواء كان الخطط من السائكين أو بتوجيه بدلا الصياح وحواجز ميان وكبارتها تؤدي إلى قتل آلاف المصريين سنويا وأحداث متعددة منها رعيه واستأثر السائكين والسريعة المتجهة فضلاً عن قيام بعضهم بتدمير المواد المخدرة وخلافة وتصادم وإصابة الميادرات وعدم التفتيش من استهانة ضمانات السلامة احترام قواعد المرور قصداً.

إرشاح تكلفة ثلاث الميادرات الجارية للضمانات (رأس المال، الغواصة، التكلفة، قطع العيار) وتضع شروط النقل تحديد أسعار النقل - غالباً - لغير السائق وأعداد السيارات المتاحة



والساعات المخطوة.

- 1- إن ألف بال تقديم الشكوى لجمعية وتنظيمات النقل البري في مصر هو
- (1) شكايات طرقة برية حديثة ومتكاملة تشمل طرول البلاد وعرضها (سريعة، رئيسية، إقليمية).
- (2) صناعة نقل بالشاحنات تنسم بالكفاءة والاعداد المخطوة (شاحنات، سائكين، فتيون، إداريون).
- (3) شقيق (تقريباً) التعاون بين الوزارات والأجهزة المعنية (وزارة النقل، الهيئة العامة للطرق والكباري، الإدارة العامة للرقود، مصلحة الجمارك).

كما يتطلب الأمر لرفع كفاءة الخدمات ورفع كفاءة الأداء

أولاً: التخطيط الاستراتيجي للنقل البري في مصر يتطلب عمل أجزاء ومراكزها الصناعية والتجارية وربطها بغيرها بطرق عالية المواصلات التي تستوي وصول البضائع إلى المكان المناسب في الوقت المناسب وبالتواؤن المناسب مع التصدير على الطرق الأكثر إحكاماً وتلك المرتبطة بالأمد المتوسط وبغيرها متصل بالأمد الطويل.

ثانياً: التحسين لإنجازة النقل البري عن طريق تحسين وتوسيع وتطور شبكة الطرق الموجودة حالياً وبحثها بتطوير يتفق مع المواصلات الدولية وصيانتها وإنارتها وصيانة الطرق بهاؤها شرايين متصلة سالمة الحركة بلا عوائق أو إختناقات فضلاً عن ربطها بشبكة الطرق السريعة المرص إنشائها وما يتوكله من إزدهار وأسباب وسهولة حركة النقل والتجارة.

ثالثاً: العودة الفورية إلى تدمير أو تعلقها عرقه من الموانئ على الطرق (رئيسية سريعة) كرفع كفاءة الطرق والمحاولة في أرواح الموانئ.

رابعاً: تشجيع إنشاء شركات استثمارية إنشاء الطرق البرية الحرة وعدم العمارات بنظام B.O.T. وشركات نقل دولية مشتركة مع عديد جسيمة متوية تصدى للخدمات الأجنبية وربطها لنقل محاور لينة جديدة خالية من التعلقها مع تطوير آخر درجات الأمان والاعتمادات المساعدة (إتصال - إسكان - إنقاذ - إسراع خفيف لاختلاف وسائل النقل البري وما يهوى إلى التوسع في استخدام نظام النقل المتعدد الوسائط في ظل تعاطف إنشاء التحسين وعلى الأهم من الأهمية بمكان ملاحظة أن:

التركز على جوانب في تحديد وجود إحدى عملة أجنبية تعمل في مجال النقل البري حتى يتولى ذلك إلى رفع درجة البهالة المحلية.

التاسي: التفكير على وجه تكنولوجية متقدمة وأدارة متطورة وممارات Know How في قطاع النقل البري تبرز خمسة تحديات رئيسية حالياً:

- 1 - عدم التوافق في حجم التجار المختلفة برأ ما يتطلب التحسين خريطة جديدة لشبكات النقل البري وتحديد المشاكل الموجودة بها ووضع الحلول المناسبة.
 - 2 - الإدارة البرية المرافعة لتتطلب الجور.
 - 3 - الحركة الكافية في تطبيق نظام تحميل الشاحنات الفورية من خلال الملاحظة أو تخطي السائق نتيجة سبب رخصة أي منها والذي يتطلب إستراتيجته وقتاً غير قصير.
 - 4 - عدم استخدام وسائل نقل عوضات لنقل الحمولات والتفتيش على وضع مواصلات الشاحنات المرخص إلى نقل الشاحنات لتوفير الجهد وزيادة الأمان.
 - 5 - إنشاء مراكز تجديف سائلي وسائل النقل الثقيل وخلق الشروط والظروف للإتقاء بمناصر بشرية مدوية.
- أخيراً: قيام الإدارة العامة للرقود بزيادة معدل الأمان على الطرق البرية والتفتيش في إجراءات المرافعة الفنية لشركات مراقبة ومتابعة سلوكيات ولضمانات والتفتيش وبصفة حازمة مع غير المراقبين من الرقابة والمتابعة والتفتيش وإختبارات الصحية والطبية المستمرة والتفتيش في منع تراخيص القادة سائلي الشاحنات بعد إختبارها مكثفة وما يهوى إلى تخفيض حجم الحمولات البرية كذلك تحسين إتصال الشاحنات على الطرق عن طريق تخفيض الزكام مع ذلك خلافاً أفضل لحركة المرور وعدم التفتيش الزائد والتفتيش في الفحص السنوي للشاحنات العاملة على الطرق وعدم

السماح بأي تجاوزات في النشاطات الفنية مما يحقق وفر ريعي على النقل واستهلاك أقل في الوقود (بترسيم دولار - عشرين) وزيادة دور النقل الأخرى لتبسيط التجارة الداخلية وسرعة نقل البضائع الدولية وتحقيق وفورات كبيرة في تكاليف النقل السليم الاقتصادي.

أولاً: دراسة وتنفيذ تقرير لجنة الشؤون الصحية بمجلس الشعب في دورته السابقة عام 2005 بشأن حوادث الطرق المرادية وما يتبعها من زيف المخطط الذي يحدد آلاف القتلى والمصابين من شعب مصر إلى جانب الضخام المادية يتم التفتيش التقرير على إرضاعات ودراسات ومسببات وأغية جديدة بأن تكون أساساً لعلاج المشكلة وتقييم الحلول المناسبة لوقف زيف الدم العشوائي.

ثانياً: لا يوجد مبداء برى ناجح إلا إذا كانت شبكة طرق المنطقة الإستراتيجية الخطية لرفع Land طبقاً لبيده التي يتشعب من معلات حجم البضائع المتأولة لينة القوة البرية الذي صممت من أجل.

ثالثاً: نجاح ونمو التبادل التجاري بين البلدان المجاورة وتعتمد على شبكة النقل البري التي تربط بينها عثرة على أن نجاح تجارة التبادل التجاري (التجارة) بين هذه الدول خاصة في النقل السليم والدول غير السليم يتوقف على مستوى ونوعية هذه الشبكة التي تربط بينهما.

رابعاً: تشجيع تكوين تحالفات أو تجمعات أو إندماجات بين شركات النقل والتسويق لحركة نقل البضائع من خلال نظام إتصال وتبادل معلومات وسريع ربط العاملين بعاملات النقل من الشاحنات مثلاً.

خامساً: مراجعة التشريعات والقوانين والإجراءات المتعلقة بالنقل البري في مصر عن التفتيش على أن التشريعات والإجراءات الإدارية لا يتم إعدادها أو إنشائها أو تطبيقها بقصد خلق عقبات غير ضرورية أمام حركة النقل البري الداخلي ولذا الأمر ينبغي ألا يكون أكثر تعقيداً من الحد الضروري لتحقيق الأهداف المشروعة مع ضمان أن يتم إستخدامها بشكل سليم ومستقيم من جانب الوزارات والأجهزة المعنية ويجب ضمان عدم تعارض التزامات الدولة في إتفاقة التجارة في الخدمات GATTs مع هذه التشريعات والإجراءات المحلية المتعلقة بالنقل البري.

سادساً: معالجة الأزمات المالية التي تواجهها الدولة ليدأ يخص الطرق أو الجسور أو الإتفاقات تتكلم بها من تقليد الإتفاق على نظام الطرق الفرانسي TOLL Roado يجعل تكاليف عبء هذه الطرق خارج موازنة الدولة ويحقق سهولة وإنسبب الحركة على الطرق البرية.

سابعاً: الهدف التقليدي للتعريفات الجمركية هو توليد تيار من الإيراد إلى الإدارة المحلية فضلاً من تقليد الإتفاق على الواردات لمعالجة التسوق من أجل المنتجين المحليين الذين يحتاجون إلى المعاملة لمعالجة المنافسة الخارجية مع ثم الحفاظ على احتياطيات الدولة من العملة الأجنبية والرسوم الجمركية والفرانسية على إضام معينة من الشاحنات والمطورات التي لا تمنع تصنيها في مصر لا زالت متفشاة من الرغبة في إتجاهها للرقود بيهة في كل إتفاقة GATTs وتخفيض هذه الرسوم سيؤدي إلى توفير لعديد المليون وتخصيص بكفاءة التشغيل ولذا لا بد من توفير وسائل النقل البرية المناسبة بالأمر لا المخطوية قبل التفتيش على حركة التجارة الداخلية والخارجية وقد أكدت دراسة أعدتها الجلس القومية المتخصصة أن تكلفة النقل أنواعه تتدنى على أسعار السلع لكن التبادل البري يتعكس آثاره على تخفيض أسعار الصادرات ومن ينجمها ميزة تنافسية في الأسواق الدولية وتخفيض الأسعار المستهلكين المحليين. وعلى أصفيه أن رسوم التحليل الجمركي وسيف البرية الرسمية (المعروفة بالبراميات) وتعدد الإجراءات والقواعد والتفتيشات المتكثرة فضل عن الحالة في اللامات البرية والتفتيشات كبرى التي إن زيادة تكلفة الشاحنات وقطع غيرها الأمر الذي يرفع تكلفة التشغيل بدرجة كبيرة.

ثامناً: بعد ذلك يأتي دور المواطنين والسائكين في إحترام أدب وقواعد المرور وعدم التمدد على حرم الطرق البرية ولا تتجاوز إلى مشاركتهم في الإعمال والتصميم في كل حين وعلى حق أنفسهم.

تشجيع شركات النقل البري القائمة على تحديث أساطيلها وزيادة كثافتها بنفخ الرسوم الجمركية على رؤوس الجرارات

تشجيع تمويل مشروعات أساطيل النقل البري من خلال شركات الإيجار التمويلي الوطنية.

مع تزايد البات وكثرة الدعوات ليريد من الإهتمام بالإقتصاد القومي وحل الكثير من مشكلاته الاقتصادية، والتجديده بغير موضوع النقل والصناعة وخلق تطويره من الامعية مكان وكما ان التنمية الاقتصادية والصناعية وشبكة المواصلات المتطعمه لا تخدم لها حل الا مزيد من الإنتاج إنتاجه ورحل على اقتصاده ونميه اجتماعية الكبري، التصدير البري والبري دول الكوبسا، وتعتبر جبالا من خلفه كد الشاطئ. فاقط يمكن ان يلبس دورا باره في تحقيق استراتيجيه البنية نحو الخروج من الصعق والازدحام الاقتصادي من خلال تنفيذ شبكات نقل سريعة وحيثه تخدم خطط التنمية العمرانية والبرية والصناعية والساحلية والثقافية.

وتحقق هذا الهدف بالمطرح بتوفير الاسباب الرئيسية لتطوير وتنشيط النقل، ورياسته، وهي عليه نقل المواد ومكوثها وصيانت إنتاج إلى ارفع اوتاجية، والتدعيم مع خلق التفتحات التهاية إلى منافذ التصديق والبيع أو التصدير في التفتحات المناسبة ويوفر ألفة في مقدمه الأولويات، مما يتوجب معه إسداء الرعاية الكاملة لها.

ويبين مفهوم نقل البضائع برأه نقل البضائع في التفتحات المناسبة باستخدام الطرق البرية انتماعه إلى بطاري كوابل ابرور وتتمتع جبال ابرور والتكوير، ضخاما استمرار الحياة والتقدم والتتنية وذلك بإسراع درجات الأمان وأراحة ووقل كلفة النقل، والجشم، ولصيلة النقل الكامله ثلاثه:

مسار - وسيلة - قوى بشرية
ولكن ان ترتب عنصر القوي البشرية إلى عناصر النقل الثلاثة في كثير من المراجع هو الترتيب الثالث وإن كان بعض المراجع يتركها أصلا كعنصر مؤثر في نقل البضائع، إلا أن ثلثي أن تكون القوى البشرية هي الإنسان الذي يخطط والنقل والاعمال والأثر في التصدير الأولين.

إن التصدير ليس بديهه الا من طلق وكما يستطعمه يجب ان يوجل من عنصرى النقل الآخرين معول بناء وتقدم وتتنية، ولكن إذا كان العطل لا يُلغى به وأن الشككة قد غابت، فسيفكر هذا الإزدحام هذه الحالة الأخيرة لا محالة معول عدم رقم جهود عنصرى النقل الآخرين.

فإننا هو الذي يخطط وينفذ شبكات المواصلات التي تسير على البراسات وتُحمل عليها البضائع، وهو الذى يقوم بعمله، يستل النقل لهذه البضائع، وأيضاً هو الذى يقوم بقيادة وسائل النقل التي تنقل مكوثات ومدياته ومشتاتاته التهاية. فالإصدار أولاً والإصدار ثانياً بالاعتناء.

عناصر النقل البري

أولاً: القوى البشرية

كما أسلفنا الذكر أن الإنسان يخطط ويحكمه قادر على أن يطلع عنصرى النقل الآخرين وما المسار ويصيلة نقل كيقوتها جهدا عناصر قوه لظهوره النقل، وهو نتيجة الطاقن عن خلقه عن قنويش بسيلة مشغولة النقل ولذا يعتبرهما أولاً، ألا هو عنصرى النقل البشرية.

أول العناصر كقويهم ويغيرهم على أن يطلع عناصر النقل من روجر وجسد. وأن تفتني كل منها ضرورى لإستمرار الإنتاج وإتمامها و الإنتاج فيها.

وإذا ما تم تفتنة الإنسان وتعميته أن يخلق تصدير هذا الكائن والإنتاج التي شواته لتنتج بها وهو غيرة في حيات ويستكمل هذه السيرة من حيث يمدح هذا الحالة، وإذا ما غنيت ربح الإنسان بته أنه من هذا الإقتصاد كغيره من سائر التخصصات و أن ثقافيه في إنتاجه عمله ربحاً وأمانه وهو السويل ليعمل المحاطة على هذه الباتة وهو التجميع بارسه، أو إر، ما يحدث روجر هذا الإنسان أن مشر عن عمله على في الدنيا والأشتر من خلقه هذا الإنسان إحصاناً إحصاناً، وعاباً إذا أساء، لا شك أن خذاه الروح بدهه الممانى السامية لحرى أن يؤكده في هذا الإنسان الخلافة المحاطة بسياج من الحرس المستعبد التي عنصرى النقل الآخرين ألا وهو المسار وبيته النقل.

وما يأتى من خذاه السند والذى يفور على التي للثقافت أجهزته جسم هذا الإنسان الصعية والصعية، قلتي روجر، أهله أذات الحداث الخلفه ليعمل بديهه عن الإقتصاد القاسية، والتي تكون في كثير من الأحيان مدمرة، ثم يترى العلى الهم والادار الرعاية الصعية والتفتين الصعي وأيضته دول الإنسان وأيضه بغيره أسسها في المحاطة على البنية البشرية. ولا بد من الإشارة في هذا المقام إلى أهمية المحاطة على عناصر النقل والتي وجه الخلق إلى أن أباته وهو جعل ساعات العمل والسالى وجعل ساعات الليل كرامة والسكونية.

فإن ساعات العمل كمنس الكائن من الليل والنهار وحسن خذاه الروح والبيته القوي المهنى لهذا الإنسان كنه، كإن تتركيب حالات النقل على مستوى قوتهم ترومهم النقل والسعر والذى لا ينشئ على النقل على أداب النقل والإنتاج والتفتين محاطة على الأرواح والمكثات وهو وسيلة عظمى عن ترميم منظمة النقل عامه والى منها خلقه.

وإنشاء كمرسب سائلي شبكات الخلفه على مستوى الدولة مزودة لمجهزة مكاثلة كقوة الحياة المحاطات تمنح التفتين النقل لقيادة هذا النوع من السيارات، ولا مانع من إشراك القطاع الخاص في ذلك من خلال مشروعات BOT.

وتحسين ميكث النقل لثلاثى المحاطات ومساجيمه تشييداً مع الظروف المشيئة في المجتمع ولواجهة إزدحام الأسفار.

وإيجاد جرم من التكاليف الإجماعى بين أفراد هذه الدولة ليعمل ضمن المصالح المتكاثلة أيضاً، تطبيق نظام النقل والقطب على شى إقتان العمل والإقتصاد، مع حسن الإقتصاد والتهاون في أدان، وأن يكون هذا الثواب والقطب تحت مظلة من الشافعية والعدالة بين الجميع.

ثانياً: المسار

للمفهوم به شبكة الطرق والاتفاق والكوابل البرية التي تخدم عملية نقل البضائع برأ، وتعتبر البنية شبكة الطرق والقطب مرقفاً ماما من مزارع الدنيا التهاية لثورة إلى أن يكمل أمها، حيث أنتم تهاية النقل على ما يقع عليها من أعمال تنسيق التهاون الرئيسية بين ما والدول، والى يتفق من مزارعها الإقتصاد القومى ومجتمعات عمرانية جيدة لوجبت الكثافة السكانية الكبارى والحد، وسامم

في تنمية زراعية والصناعية والساحلية، وتعتبر البنية العامة للطرق والكوابل والى البرية أنتمرة دولة النقل على البنية الوحيدة، لوسيلة، لإنشاء ورغ كفاة وقوية وسريعة كقوة الطرق السريعة والتربسية وجنشت انتماعه أواقعة على هذه الشبكة التي تربط عواصم المحاطات ولكن الكبرى ومنازله الجبورية.

وإلى كم بعض الإرقام الواردة بموقع مركز الطموحات ودعم اتخاذ القرار على التنمية قتلاً عن مصادر وزارة النقل:

في طول الخلفه المرسومة بتاريخه عام 2005 ما 46 كيلومتراً بعد أن كانت عام 1981 / 15.3 كيلومتراً أى بزيادة حوالي 3 أضعاف ما كانت عليه.

من هذه المبادرات أن لجنة التفتين ومجلس الصبح المتسق مع الاجهزة المعنية على وشك إصدار قانون المرور الجديد، الذى تامل أن يطلى أوجه القصوى في القوانين السابقة ما يحقق من التنمية الشافعية على الطرق وبداخل المدن، والذى هو من الدعائم الرئيسية لتشجيع وجنب الإشتداد.

وهاهى بعض الإقتراحات الخاصة بتحسين الطرق وحسن استخدامها:

تحسين حالة الطرق وإزالتها بالمرور المستمر لرئاسة المصالح وقطاعات الطرق والكبارى وإجراء الصيانة المستمرة لها.

إنشاء استراحات مناسبة على الطرق السريعة تلبى إحتياجات سائقي الحافلات وما رفقيهم تفتنى عن الجيوب في أماكن أرق قد تضر أكثر مما تنفع، أسوة بما تم في محطات المسك العديدين من إنشاء استراحات على مستوى ضوايرى لخدمة المسافرين.

في تزويد الباصات بكوابل مراقبة بمتابعة بصحبات تحكم مركزية يمكن من خلالها توجيه السيولارات الفعالة أو الحافلات لقيادة وتعليمات المرور.

في استخدام الطاقة الشمسية في إضاءة الطرق حال إفتتاح التهار الكوبرى عنها كمصدر بديل لحظ علىه السير وبتأنيدها لها.

في تزويد الباصات بوسائل إرشاد على الرية في حالة انتشار الضباب لتأمين الحركة على مثل هذه الطرق، في الإهتمام بخططية مزيد من الطرق السريعة والدائرية والتكوير في شركات الإشتداد الإقليمى بالاولصاف الخاصة لأرض الطرق والمواسم والفئات المستفيدة وإجراء الإشتدادات العلمية التهاية لتلك من مطابقة للمواصفات القياسية.

في الإهتمام بالعلاقات الإستراتيجية الخاصة خادمة عن التقاطعات والمنشآت.

في تحقيق التنسيق التام بين أجهزته المرور والجندة والصحة لسرعة التصرف في حالة الحوادث، في إنشاء الترابير اللازمة لتصريف مياه الأمطار من الطرق لضمان عدم قلعها وإيقاف حركة المرور عليها.

في التكوير على التوافق بينه القدرة على النقل الحافظة على سلامتها.

في التوعية المستمرة للمواطنين من خلال وسائل الإعلام الخلفه التذكير بأهمية المحافظة على سلامة الطرق وحسن استخدامها وكذا أهمية اتباع قواعد وتعليمات المرور.

ثالثاً: وسائل نقل البضائع

إن وسائل نقل البضائع بفسطامها إلى عنصرى النقل السابقين مع تحسين معامتها، و زيادة كثافتها لا يفتنى من مفهوم النقل كقوة إنتاج لجعل كل الملائمات التهاية و مع عملية النقل الحافظة.

وإلى كم بعض الإرقام الواردة بموقع مركز الطموحات ودعم اتخاذ القرار على التنمية قتلاً عن مصادر وزارة الداخلية:

في يبلغ عدد سيارات النقل على شهر سبتمبر 2006 689.2 ألف سيارة بعد أن كانت 146 ألف سيارة عام 1982 / 81 ألف سيارة ما 3 أضعاف ما كانت عليه.

وهاهى بعض الإقتراحات الخاصة بتطوير عنصرى النقل البضائع:

في الحد المحاطات على تشجيع النقل الخاص السامية في هذا المجال من خلال منافسات عامه بنظام مشروعات BOT.

في تحسين المحاطات لتفصيص أسطول النقل البري ليعضان، أسوة بما تم في إشراك شركات القطاع الخاص في النقل الجماعى للوارد داخل المدن.

في تشجيع شركات النقل البري القائمة على تحديث أساطيلها وزيادة كثافتها بنفخ الرسوم الجمركية على رؤوس الجرارات.

في تشجيع مشروعات أساطيل النقل البري من خلال شركات الإيجار التمويلي الوطنية.

في إنشاء مراكز صيانة متخصصة وإجراء صيانة الأمان والإصلاح وتقليل نسبة استهلاك الوقود، في تحسين محركات النقل البرية التي ك ما سبق ذكره.

في تحسين محركات النقل البرية التي ك ما سبق ذكره.

في تحسين محركات النقل البرية التي ك ما سبق ذكره.

في تحسين محركات النقل البرية التي ك ما سبق ذكره.

في تحسين محركات النقل البرية التي ك ما سبق ذكره.

في تحسين محركات النقل البرية التي ك ما سبق ذكره.

في تحسين محركات النقل البرية التي ك ما سبق ذكره.

في تحسين محركات النقل البرية التي ك ما سبق ذكره.

في تحسين محركات النقل البرية التي ك ما سبق ذكره.

في تحسين محركات النقل البرية التي ك ما سبق ذكره.

في تحسين محركات النقل البرية التي ك ما سبق ذكره.

في تحسين محركات النقل البرية التي ك ما سبق ذكره.

في تحسين محركات النقل البرية التي ك ما سبق ذكره.

في تحسين محركات النقل البرية التي ك ما سبق ذكره.

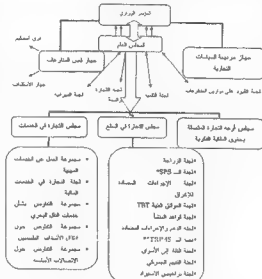
في تحسين محركات النقل البرية التي ك ما سبق ذكره.

في تحسين محركات النقل البرية التي ك ما سبق ذكره.

بقلم محاسب سعيد وحب شرف الخبير المالي والاقتصادي

إذا كنا في مجال عملنا الذي يرتبط ارتباطاً وثيقاً بمجال النقل البحري الدولي - فإنه يلزم أن نعرف ماذا تعني منظمة التجارة العالمية وما هي الضوابط التي تحكمها لذلك، فإننا نقول أن منظمة التجارة العالمية هي التي تقع أسسها تنظيمية وقواعد وأليات ومشورة تفهم العلاقات المتبادل التجارية فيما بين الدول الأعضاء من خلال المفاوضات ويتم التوصل إليها على أساس توافق الآراء - أي بموافقة جميع الدول المشاركة في العملية - وتعمل المنظمة إطاراً تنظيمياً للنظام التجاري الدولي على الفصل الأول من خارطته. وبما يفرض علينا من التزامات وتحتسب من المزايا من حقوق ويتمتع بمقتضاها على الأقلية التي تلحق وتعرف على المحادثات التجارية الدولية.

لهيكل التنظيمي للمنظمة العالمية للتجارة،



١ - تقوم الدولة الراغبة في الانضمام بتقديم مذكرة تألمح
تتضمن على النظام لتجارب السالفة فيها.
٢ - تقوم مجموعة العمل على أساس المذكرة المقدمة
ومناقشة وتوضح طريقة عمل النظام لأعضاء من خلال
توجيه أسئلة محددة ومكتوبة للدولة الراغبة في الانضمام
من أجل إتمام لائحة على مدى إسقاط نظامها ومبادئ
وقوانين النظام الدولي التي تشرع عليه منظمة العمل
العالمية وكذا ملاحظتها بإزالة الإحتراصات التي لا تتفق
ومبادئ النظام التجاري الدولي.
٣ - ويقع على عاتق الدولة تحرير النسخ التي أرسلها
وعادة ما تستلزم المفاوضات حول ربط وفصل تفرقة
الحكمية على أساس ثنائية بين الدول الراغبة في
الانضمام وكل من حكومات الأعضاء التي ترغب في
النفاذ إلى النظام الدولي للمنية.
٤ - وعند استكمال العمل من هذه المفاوضات تقدم مجموعة العمل
تقريرها مضمناً لتفاصيل العمل في مواجهة الدولة التي
تأهلتها عليها من أجل النفاذ العام - كما يتم إعطاء المجلس
فورياً بعد نظير المفاوضات مع الدولة.
٥ - وبناء على توصية المجلس العام يتم الموافقة في
العضوية الجديدة من قبل المؤتمر الوزاري الذي يصدر
قراره ذلك مرفقاً به بروتوكول الانضمام وجدول لإتزامات
وتفانئ الدولة التي تنضم إليها على أساس تعميديا على

ج - يتم المراجعة في عضوية دولة جديدة بأغلبية ثلثي أعضاء المؤتمر الوزاري - والعضوية تسري على جميع الإلتصاقات التي تشملها المنظمة وفقاً لما نصت عليه اتفاقية مراكز المنشأة الفعلية في مادتها 12 المعنونة بـ "الإسماص".

وتجدر الإشارة هنا إلى أن الإلتحاق قد وُجدت إستثناءات وأعمال لبعضها البعض، والعضوية على النظام، وأصبحت الدولة قبل الإكتسابها وزناً متزايداً لما يوليه النظام من أولوية متقدمة للعلاقة الترابية بين التجارة والمكانة والمكانة التي تشملها المادة عشرين

بالتفافية في هذا الباب.

منه الإنسانية في حد ذاته.

وتتضمن المادة في عدد من الإستثانات التي تعد من حرية التجارة في إطار النظام التجاري الدولي والتي تذكر منها.

أ - الإجراءات الضرورية لحماية الأخلاق العامة

ب - الإجراءات الضرورية لحماية حياة وصحة الإنسان والحيوان والنبات

ج - الإجراءات المتعلقة بعملية السجن

د - الإجراءات المفروضة لحماية التراث الوطني والمخدرات الطبية القيمة

هذه الإجراءات الضرورية لحماية الزوار الطبيعية القابلة للنفاذ، مما يشترط هذه المادة في مقدمتها إلا تستخدم هذه الإجراءات بشكل تفسخي وتحكيمي يجعلها وسيلة لتقييد غير المبرر في التجارة الحرة بين الدول الأعضاء ذات الظروف المتشابهة.

.... وفيه إخلال بمصلحة على منطة التجارة العابرة - وكيف نشأت ووظائفها و الإستبانات التي وردت فيها - وكيف الإستبانات التي أريت أن عرضها على صفحات "إنتراشيونال" تستخدم لها جميعا.

والله اعلم بالصواب

قصرت المادة السادسة من إتفاقية مراكش والفاسية بإنشاء
مستعمرة التجارة العالمية على أن مجال عمل وزير مديرم
مستعمرة التجارة العالمية على إدارة المستعمرة فقط - كما أن الخطة
نشرت عدم إعطاء مديريها العام أى دور يترتب على قراراتها إنما
يعطى دور مدير العام والمستعمرة يتصرفان على تنفيذ رغبات
المستعمرة الأعضاء مجتمعين إلى أن قررت أى غير محصر المدير
والعام أو المستعمرة يقبل أى تعليمات وإرادة من حكومات منفردة
وأي سلطة حارحية.
فقط الأعضاء للمستعمرة

من الأفعى أن تعرف كيف يمكن لقوة عربية لم تصمم إلى منظمة التجارة العالمية الانضمام إليها فالحب أن تتأخر وتتساقط حشيتها العريبات الأعضاء للانضمام إلى منظمة التجارة العالمية فبما يتبادل الخبرات فيما بينها . علما بأن مفاوضات الانضمام تستغرق سنوات طويلة وهي ليست سهلة بل غالبا ما تجد صعوبة في مقابلات المنظمة خاصة أن الدول الراغبة في الانضمام تواجه وحدها جميع الدول أعضاء المنظمة التي تجد في ذلك فرصة مواتية لتقديم قسمي مفاوضات

وتذكيراً ما تفرض الدول الأعضاء على الدولة المتفاوضة فيها عن فترات الإنتقال والمزايا المنوطة للدول الأعضاء في المنظمة.

وفيما يلي الخطوات الإجرائية الأساسية التي يجب أن تقوم بها الدولة الراغبة في أن تصبح عضو في المنظمة

• تقوم حكومة الدولة بإعلان عن رغبتها في الانضمام للمنظمة العالمية للتجارة في خطاب موجه إلى مدير عام المنظمة.

• يقر المجلس العام للمنظمة تشكيل مجموعة عمل مفتوحة لعضوية تضم الأعضاء المحتملين.

وتعترف الدول الأعضاء بالطبيعة العقابية لإنتفاضة مراكش التي تنس على إسرائيل الانتفاضة الخامسة بعد الإنتفاضة سرية لحسين الأضواء وبنون الإنتفاضة. وهذا معناه أن الدولة التي توافق أو التي تضم فيها يد إلى المنظمة إن تخاف من هذه الإنتفاضة ما يتناسبها وترفض ما لا يتناسبها على ترتيبها بها جميعاً كقضية واحدة - كما أنها ترفض أي نوع من الظلم التاريخي الموصى إلى، وعكس توافق بين الدول الأعضاء الهيكل الكامل لحقوق الإنسان والزعامات، لكل شكل من أشكال المنظمة التي أخذت على مانتة الإنتفاضة محددة في إطار سياساتها وتجربة واليات التنفيذ بما في ذلك ملاحقة قوانينها وتشيعاتها من الطبيعة من الإنتفاضة الدولية وكل الدولة أخذته الدولة على مانتة سترها مكتسبة لشركائها التاريخيين.

كما تعتبر منظمة التجارة العالمية الإطار التنظيمي للتجارة التجارية الدولية على نـزح خلال البلدان وألـى أرسـوتها والتعامل مـع الدول الأعضاء التي تستند قوتها وسبلتها مـع نظام دولي لفرض الحـزات بين دوله بـدو عـا حكما نافـة - لـدول لدول فرض العـويات على الدول لا تعتبر أحكام الصادرة عن التحكيم جهازا إستئنافا القـدين مـتعا نظام العمل على منظمة التجارة العالمية بل لا تعتبر الكـيون نـ أمهم ما يـطـي للـظـة التي التـقـر مـع وجود نـدم قوى لديها لفرض المـازعات يتم بالمـافية والمباداة - والثاقبة - والصاحـ التـجاري وتـعـير الدول التي يتم على إـرار نظام يقوم على القواعد والمبادئ المتـرف بها Rule based System - بعيدا عن سياسات القـع أو التـبع باستفـاهم System - based System ويمكن أن تكون لـوكـل التنظيمية للـظـة وفقاً للمادة الرابعة من الإتفاقية نشـة للـظـة في شكل بـارة التي تتـاعد أو تتـافـع مـع السلطات - وترتـع على قـمة القـوم المـترس الدولـى الذى يـتـقد كل مـامن على الأقل - والمـتـبـع بـ مراقبة عمل النـظـة وإـرافـا الدولـة الأـرلة أو إـرل - لا أن تـوفى على مـشـرة في اللـظـة في الجـلس الـام والـى بـان على المجلس الوزارى في فـزات مـ إتـافـة - والمجلس الثالث نـعتقد أنـك إستـتـع الحاجة لك - كما أن هناك ثلاث مجلس مـتمـصة في مـجالات التـجاري والـام والتـجـارة والـضـامات وألـى التـجـارة للـشـة بـتـقـق اللـظـة الكـرية وألـى المجلس القـى على إـارة فـرية تـاقبة إـارة مـدة في إطار الإتـافـة كما أقر المجلس العام إنشاء لجان تتـول مـشـوزات مـدة مـتـة التـجـارة والتـة خاصة بالـقـود على مـشـوزات اللـظـات وأخرى القـمـرية والنـشـون لإـارة وقـيرها من اللجان وفقاً للـاجة - حيث قام المجلس العام في سـاق عمل النـظـة بإـشاء لجنة خاصة للتـقـرية بين التـجـارة والتـة - ومـجـزا إنشاء لجنة مـدة بالتـجـارة والتـكـولـا - وكل هذه اللجان فـتـعـ الصـفـوة لجـعـر الدول الأعضاء ما يـضمن شفافـة العمل في النـظـة ومـشاركة أعضائها في المـشـورات الجارية لتـتـدب آية إتـافـيات بشأن الموضوعات الجديدة التي تـفـهاها الإتـافـات الوزارية.



الهندسية للحاويات

ش.م.م

أنشطة الشركة :

شحن وتفريغ

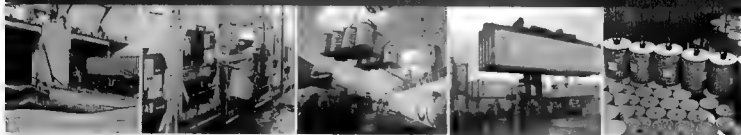
مزاولة أعمال الشحن والتفريغ لسفن البضائع العامة والصادرات

خدمة تشغيل ساحات

مزاولة أعمال تداون الحاويات والأنشطة المرتبطة بها من أعمال
التحميل والتفريغ والتستيف والنقل والتشغيت بالساحات
لكافة أنواع الحاويات السوداء والبضاعة

خدمة الحاويات

- خدمة نظافة وصيانة وإصلاح الحاويات العادية
- خدمة صيانة وإصلاح الحاويات المبردة
- خدمة اختبار ما قبل الرحلة للحاويات المبردة (PTI)
- خدمة تشيؤن الحاويات المبردة



www.ship-crew.com

٨ شارع محمد رجب (اتحاد سلاطه البستان) خلف فندق ميركوري - مسايا باشا - الإسكندرية
تليفون : ٥٨٤٢٣٩٨ (٠٣) - تليفون/فاكس : ٥٨٤٢٥٢٨ (٠٣) - ص.ب. ٢٢٠ مينى جابر - الإسكندرية

A . K . NAGGAR GROUP



Egypt's fully integrated transport group offered through three divisions

Service:-

- Egyptian Container Line Logistics
- Naggar Shipping Company
- Alexandria Superintending Company

info@egyconline.com
info@naggar.com
alexsupco@naggar.com

Ship Owning

- NSC Chartering
- Egyptian Container Line

Technical

- Damietta shipping & marine service Co.
- Norna Shipping Corporation (Ship Management)
- Dan Reefer (Cold Chain Managers)
- Naggar Engineering (Ship Repairs)

Your Cargo is in safe hands. We are committed to Quality, service speed & efficient cargo care.

Through a team of dedicated professionals

And

IT IS ALL UNDER ONE ROOF

CALL US FOR MORE DETAILS



ECL Logistics

A Division of A.K. Naggar Group



Head office: No. 20 . Patrice Lumumba Street, P.O. Box 622 Latina District, Alexandria 21131 - Egyptian,

Tel : +203 3906000, Fax: +203 4890122,

Email: info@egyconline.com / info@naggar.com / chartering@naggar.com

Cairo Office : No.37, Baghdad Street, Cairo - Egypt , Tel.: +202 2917560 , Fax: +202 2917536

www.egyconline.com

www.naggar.com

A . K . NAGGAR GROUP

The Transport Professionals of Egypt



شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.



Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية

شركة العامرية للمخازن الجمركية
AMRIA BONDED WAREHOUSES Co.

شركة

رخصة مزاولة الأعمال التجارية العامة

الترخيص العام لمزاولة الأعمال التجارية العامة



الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع
المدني لضمان سلامة مصالح عملائها .
إدارة واعية ومهنية ذات خبرة كبيرة في هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والتراخيص للملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الفلوجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والآلات والمعدات والسحب لأي
- إمكانية السحب الجزئي للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .

- تفريغ مشمول الحاويات لطفة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة التفريغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بما جميع جمركي متكامل لشمو الاجراءات الجمركية في أسرع وقت وبطريقة ميسرة متصلة بالحاسب الآلي لمصلحة العميل .

موقعنا :-

الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب)
القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

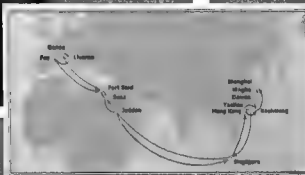


Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail: ragabnet@intouch.com

الإدارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق
إسكندرية
القاهرة الصحراوي كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢ (٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥ (٠٣)
موبيل : ٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)



Hyundai Merchant Marine Co. LTD. launches one more service to Egypt



AMS Service

Starting from the 1st of October, 2004, HMM will call at the following ports:

Asia main destinations (direct calls)

Mediterranean destinations (direct calls)

Livorno - Genoa - Fos

There is no call at the Port of Suez for HMM vessels.

For more details contact HMM General Agent in Egypt: Kadmar Shipping Co.

KADMAR SHIPPING CO



Cairo Sales Office

Tel: 02 3450216

Fax: 02 3445734

E-mail: cairo@kadmar.com

Alexandria Head Office

Tel: 03 4840680

Fax: 03 4848327

E-mail: hmm@kadmar.com

Damietta Office

Tel: 057 291777

Fax: 057 291777

E-mail: damietta@kadmar.com

Port Said Office

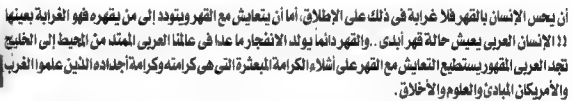
Tel: 066 3344018

Fax: 066 3344017

E-mail: portsaid@kadmar.com

www.kadmar.com

وأكثرهم للحق كارهون



اللهم اجمعنا جميعا وجاهر قلوبنا وانزع من قلوبنا الخلق
والفساد ولا حول ولا قوة الا بالله الملك العظيم .

••• بیوضوح

[illegible]

والكتابة والقراءة لكل: هل السلسلة والتهريب هو الحل ؟؟

[illegible]

لعنة الفراعنة.. أساطير مخيفت العالم

بين الواقع والخيال



بقلم / وسام غنيم

- اكتشاف مقبرة توت عنخ آمون وحل اللغز

- لعنة الفراعنة وظاهرة موت العلماء وباحثين الآثار

- بعض التفسيرات العلمية لظاهرة لعنة الفراعنة



- معنى كلمة مصر وكلمة فرعون

- لعنة الفراعنة وساكني الصعيد

إذا نظرنا لأشوار لعنة الفراعنة لا بد أن نشير أولاً إلى عبارة شهيرة ومهمة جداً وهي "سيُبدلح الموت بجنائحه كل من يحاول أن يبيد آمين وسلام مرقط الفراعنة" وسنعرض لتسايفاتكم في هذا المقال ماذا تعني هذه المقولة؟ يفرض هذه العبارة

عكشاف مقبرة توت عنخ آمون

اكتشف عالم الآثار (ماري كاتر) مع زميله (لورد كارنارفون) تلك العنبر مكتوبة في مقبرة الفرعون توت عنخ (أمون الشهيرة 1922 ورغم حدة العنبر وما يعملها من وعيد أن يقترب من الفقرة إلا أن العلماء لم يقتنعوا بذلك فالفرقة عائلة الجحيم وفي مئتيه الضخمة وكانت أقرب إلى السراب من كونها مقبرة عالية تماثيل كبيرة الحجم لمكونات مختلفة مصنوعة من الذهب الخالص ومنصبة بالجواهر والأحجار الكريمة وكيفية ضخمة جداً من قطع الذهب الشبيهة بالسلطان موجودة في كل مكان بالفرقة التي قدر العلماء عمرها بأكثر من ثلاثة آلاف عام بل أن جسد فرعون نفسه كان

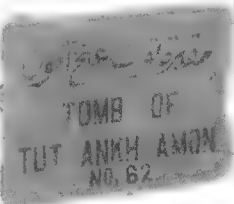
وهؤلاء الفراعنة والطغاة كما ذكر على جدران المعابد استخدموا السحر في الكثير من جوانب حياتهم لعنة الفراعنة وظاهرة موت العلماء وباحثين الآثار أغرب ما حدث على الإطلاق في هذا المجال فهو قصة مفتش الآثار المصري الذي طلب منه السلطان في مصر أن يرسل بعضاً من كنوز الفراعنة إلى باريس لتعرض في للتلف لفترة بسيطة ثم ترجع بعد ذلك للفرقة. إلا أن المفتش توسل إليهم ألا يجبروه على فعل هذا فقد كان يسمع كثيراً عن لعنة الفراعنة وقد حاول كل جده أن يمنع عليه إنتقال الآثار من مصر إلى باريس إلا أنه فشل في ذلك وبعد بضعة أيام كان المفتش يهرب فارحاً فهدمت سيارة مسرعة ومات باستنشاق.

الساكن في الكهنة عز الدين طه مصرعه بعد تصوره بتأسيب قلبية في حادث سيارة حيث صرح بأن الفطرات والصوم التي ربما نشرها الفراعنة فوق مقابرهم وعن الكهنة التي تشط فوق جلد المومياء المتحلل وقد حدث لفرقة التنقيب (20 رجلاً) بقيادة اللورد كارنارفون وذلك لغت المقصورة الرئيسية "لفرقة توت عنخ آمون" إلا أن أصيب كارنارفون بمرض خطير بدأ مرضه بحارورة وتوابع تشنجه ورجفان وفي الليلة التالية توفي واستعان حينذاك النقيب الإنجليزي والبريطاني في عالم الآثار الأمريكي أرميسين أن يساعده في فتح القبر ولكن فجأة أصيب النقيب الأمريكي بإعياء شديد وتوفي في نفس اللغز الذي توفي فيه كارنارفون بالقاهرة ورافق كارنارفون بعد ذلك جورد جولد وهو أحد المومنين

بجنى عالية تام على أثرها في المساء واستمرت الوفيات حتى وصلت إلى مساعي بريطاني. جورد روز. الذي نهب المقبرة فرجع إلى إنجلترا متولياً بالمسألة المالية. كذلك مات إرنان من علماء الآثار أمضيا سنوات في البحث في الأهرام من قبل البريطاني السير فلندرن بوترى الذي مات بشكل مفاجئ 1942 في القصر وهو في طريقه إلى بلاده ووفاء زميله في نفس السنة ورغم كل ما يتعرض العلماء المصريين على ذلك وال علماء المسلمين يقررون أن ذلك القول وهو إقتران لعنة الفراعنة بالموت هذا شيء مغاير مع الإيمان بالعقيدة الإسلامية

لعنة الفراعنة وساكني الصعيد عاشت قري محافظة سوهاج خلال الشهور الماضية لعنة أصابت الناس البسطاء حيث بدأت الحكاية للشواقي في الرابع من شهر يوليو الماضي حيث إنتشرت أخبار غامضة ومجهولة عن موت عدد من عائلات البيوت في أكثر من 15 قرية يعرفون ذلك أم أنهم يستخدمون السحر أم هذا مجرد صدفة

كل ذلك في علم الخرافة ولم يسمعوا القول بل من ضاربة الفراعنة إنتهت ويرتكت لها أسرار وخفايا ومعجزات بين الحقيقة والخيال.



مكتفا بقماش فاخر جداً مصنوعة بالجواهر

وتكن القريب في ذلك في يوم الإحتفال الرسمي لإنتخاب الفرقة أصيب اللورد (كارنارفون) بجنى غامضة لم يجد لها أحد من العلماء نصيباً إلى منتصف الليل تماماً توفي اللورد في القاهرة والآن من ذلك أن التراب الكهربي إنتقل في القاهرة دون أي سبب واضح في نفس لحظة الوفاة وبعد ذلك توالت المصائب وبدأ الموت يعمد الغالبية العظمى من دخلوا المقبرة أو شركوا في الإحتفال وكان التهديد بالموت الذي وجد في المقبرة كان مصاباً.

ومعظم حالات الوفاة كانت بسبب تلك الحمى الغامضة مع مزاج ورجفة تدوى إلى الوفاة والبعض أصيبوا بالجنون وبعضهم إنتحروا دون أي سبب ينكر

معنى كلمة مصر وكلمة فرعون سميت مصر في العصر الفرعوني ح - كا - بتاح أي مكان إله نصح نفسه التي إله كان يبعد في بلدته عاصمة الديار المصرية في عهد الدولة ولفظة كسي معناها "الأرض السوداء" نظراً لخصوبة طمي أرضه

لما كلمة مصر من الحاكم العالم وذلك من خلال قراءة الكتب السماوية خاصة القرآن الكريم في قصة موسى عليه السلام وهذا دليل إلى أن كل الفراعنة خلفاء وذلك البعض ينظر إلى الآثار إلى أنها إصنام لأنها من صنع الطغاة

نظم ولاء حمة

• سباق الصينيين مع الزمن مع تحديد الهدف هو سر نجاحهم

• **مترو الانفاق ودور المرأة الضال في تولى القيادة والتشغيل**

كانت جولة الرئيس مبارك إلى الصين فرصة سانحة لمعرفة هذا الشعب عن قرب وهو ما تتأمله الصحف المختلفة عبر صفحاتها وشعرت بغيرة شديدة على مصرنا الحبيبة وتعتب أن يكون لدينا الحماس والالتزام لبلادنا مثل كل الصينيين من أجل مستقبل أفضل واليك عزيزي القارئ ومضات ولقطات من دولة الصين الشعبية لعل تكون لهذه السطور أي صدى....

سباق الصنّين مع الزمن

سر نجاح الصيادين لهم يستقيفون من تجارب الغير واكثر
تجربتهم تجربتهم اكلوا ما يتسببهم ويؤيدون من اكل ايتهم
الغيرين كان اكل الخاسر صيني اكل الدافع اكل يحرق
ويكسبا وفي النهاية اكل الصين تكون هي الرابع الاكثر ويبلغ
اكثر سكان صينية كل 15 مليون وهو عدد اعداد تقريبا كما
والقاهرة تكون كل 15 شهر بعد ابدأ بالزحام أو التكتسب
في الشوارع إلا في ساعات الزحرة أي في السابعة صباحا
الثاء الضاحك العمل واللذة منه في الخامسة مساء وغير هذين
الوقتتين لا يشهد اكل من زوار الخيمة بالكم الهائل من مواطني
البحرينيين هم دائما في سباق مع الزمن اكل أن المور يترك
وفقا لخطة في كل ساعة فيها اكل المصايف أو المستترين
والبيد على ذلك ما نشره مجلة عالم الغلق - الامراء، في
الكل الخامس والعشرون من سباق الايجوس الصيني اكل
الاعداد يقل الولد المصري أثناء زيارتهم خط خط اكل
الزحور وتعدوا بعد المصايف لم ينفق السائق بكلمة واحدة
في اتم هام بلزحاج رقصة الخيمة يسلمها لفساد كل اكل
النظام في القيد يعتمد على القيد بيكون اكل اساق
12 نقطة في السنة فلا تجاوز هذه النقطة يتوجب سحب الرخصة
ويعدل السائق في اتم تدريبيه يحدى الدارسه كل 3 اشهر
اكثر استرخاء اكل اخيه من جدي

لِلْوَطَنِ الصَّيْفِ وَالشُّعُورِ بِالْإِنْتِمَاءِ لِحُكْمَتِهِ.

وفي وسط العاصمة يكين مصادر الحكومة المناطق التجارية ولا تترك لأحد خيار المعارضة حيث تقوم بهدم المباني القديمة وتشيد الأبراج؛ لشاهقة وتغطي كل مواطن حافوا لكي يتعاون معها في التطوير والتنمية بتعويض مجز أو بالحصول على



أفرصة عمل أو بتلك محل تجاري بدلاً من في المنشأة الجديدة
فإنهم كانوا على حركة في كل مكان هناك عمليات بناء وتشهيد
على أن مستوى من التكنولوجيا.

كما أن هناك ثورة حدثت في الصين نتيجة الإصلاحات
الاقتصادية الواسعة جداً استخدام أكثر من مائة مليون
الإنترنت في الماضي لم يكن هناك في أي مجمع
سكني سوى جهاز التلفزيون واحد يعتقد هناك سكان دعا
الجميع لتأدية الواجبات التعليمية وكان ذلك التلفزيون
الجميع على وضع ساعات كل يوم هناك فناناً فقط أما
الجميع أصبحوا على مستوى أعلى من 50 سنة كما
أصبحت هناك أنواع مخصصة لتسويق والرحلات والإعلام
الجميع الآن يتميز كبيرة في تناول المشروبات
والأغذية التي كانت مبردة أو مبردة من قبل.

كيفية محافظة الصينيين على سر الصين العظيم

يرجع تاريخ سوء الصبغ العظيم إلى أكثر من 2800 سنة
وتشارك في تشييده 30 مليون إنسان وسبق أن بدأ من الزمان
بشكل بؤس من قبل ملوك مصر القديمة وكان في الماضي
يسمى الكثير من الزوار المغمرين أكثر مناطق السور هناك
بمعرض ضيافتهم الضار حيث أنها مناطق زرع متهاكة
والجهموم وهو مرور التربة تحتها كل أنواع إلى مناطق ضمنية
للمساحة السور لها تعرض هذا سوء الصبغ الممرات التي
التي ترضي الكثير من الصينيين على أنها جوارن يائسة فوق
السور والموتوسيكيل كما تم عرض بعض الآداب المصرية فوق
السور وأيضاً أنها قوارض - إنسان صنف حتى تم إصدار
قوانين وتدابير تمنع هذه السلوكيات التي تلتحق بتاريخ
السور العظيم كما تم منع إستخدام الركبانيات على إقامة
وأيضاً منع أي من الأنشطة الجماعية على إقامة
الملاقات كما تمت التحذيرات المحلية على عدم من
أعداء زوار السور الصين العظيم وكل ذلك من أجل
الحفاظ على السور العظيم

العادلة الصعبة بين محطة هونغ كونغ

ومناء الأسكنية

تتعد محطة H.B.H من أكبر الشركات العالمية في تداول الحاويات حيث تقوم بتداول ما يقرب من 53 مليون حاوية عبر محطاتها التي تنتشر في مستوى الكرة الأرضية من بينها 14 مليون حاوية في محطة هونغ كونغ فقط التي يعمل بها 600 موظف فقط في حين أن ميناء الأسكندرية يعمل بها 53 ألف موظف ولم يتجاوز التداول فيها مليون حاوية 11

مترو الإنفاق وديناميكية الأداء

أُقيمت أنشطة المترو في الصين منذ 40 عاماً تقريباً ومحطاتها تتميز بالنظافة ومن يزور هذه المحطات يلاحظ عدم وجود مقاعد بها، ففي الصين لا وقت للضياع ويمكن بها 3 خطوط مترو الأنفاق والمترو يعمل من 5 صباحاً حتى الحادية عشرة وينقل المترو يومياً 3 ملايين راكب مع ما يعادل تقريباً ما ينقله المترو في القاهرة

• حوادث قطار الصين لا تعرف طريقها

• **مترو الانفاق ودور المرأة الضال في تولى القيادة والتشغيل**

هونج كونج تتداول 14 مليون حاوية ويعمل بها 600 موظف فقط

وهو ما تناوله الصحف المختلفة عبر صفحاتها وشعرت بغيرة شديدة على
أجل مستقبل أفضل واليك عزيزي القارئ ومضات ولقطات من دولة الصين

الجرارات الصينية وتوفير 50% من أسعارها الأصلية

كان هناك احتكاراً لسنوات طويلة من الشركات الأوروبية والأمريكية في مجال الاسكة الحديد بمصر حيث أن هذه الشركات تمثل الأرباح الإحتياجها إلى القطار سواء من الحارات أو العربات وقطع الفير... وكان إقصاء مصر للحارص المنتج في أوروبا يصل إلى 20 مليون جنيه بينما مرست الشركات الصينية أسعار منتج 9% من هذا المبلغ أي ما يعادل 18 مليون جنيه فقط وربما أقل من هذا المبلغ أيضاً وبجاء هذا العرض نتيجة لآثاره التي قام بها المهندس سعد منصور مدير التفتيش والجرار الجديدة هذا فزوت عناصر الأمن والمساعدة للمصارف والمؤسسات في مصنع في الصين في طلبها لمصر تحديد المواصفات التي تحتاجها على أن تكون أيضا مطابقة للمواصفات العالمية في الحفاظ وكفاءة مع العرض تحببت مصر البساطة والحفاظ على كرامة الشعب.

حوادث قطار الصبر لا تعني فطرها

وإذا ما تلصصنا ملف حوادث السكة الحديد في الصين فنجد أن عام 2006، بأكمله لم يشهد أي حوادث وأيضاً عام 2005، لم يشهد سوى حادث واحد فقط وإلى أي مصرع مواطن فقط وعلى الرغم من أن خطوط السكك الحديدية على مستوى الصين يبلغ أوالها حوالي 70 ألف كيلو متر بينما خطوط السكة الحديدية بجمهورية مصر لا تتجاوز 14 ألف كيلو متر فقط وكما من الضحايا وموتىها: 1111 !!!

أمدان من نوع خاص

بعد وفاة والدته عام 1983م أمدن البرازيلي لويس سكواريصي 42 عاماً الجنائز حيث استقال من عمله وتفرغ لخصوم الجنائز في مدينته وقال : إن أول شيء يقوم به كل صباح هو أن يقرأ صفحاته اليومية ويستمتع إلى الراديو ويعرف إذا كان هناك شخص قد توفي أم لا .. وإذا لم يجد أحداً يقوم بالاحتفال بالمناسبات ومراكز تنظيم الجنائز والمناشئة.

وهيا المرأة

نصائح لكل إمراة

التعامل الصحيح مع البشرة والمكياج

التي هي يفتي الارشادات الآتية لكي تفصيلى على اهل المكياج ليشترك

- ينبغي اختيار لون الأساس المناسب
- في الصباح يستعمل الأساس الأخف لوناً من لون البشرة
- إذا كانت البشرة جافة فيصح باستخدام الأساس السائل
- إذا كانت البشرة دهنية فيصح باستخدام الأساس السميك
- يجب الاعتماد على النظارة التي يفرها المختصون الواقى من أشعة الشمس بحيث لا يقل SPF عن 10%

- قبل استخدام المكياج يتم غسل وجهه طمقة من الكريم المرطب وعند توزيع كريم الأساس على البشرة توضع كمية منه في راحة اليد ويتم فركها بالأصابع حتى تنكسب درجة معتدلة لدرجة حرارة الصمم ومن ثم يتم توزيعه على الوجه بحركات خفيفة
- فيصح باستخدام البودرة الفطفاة بلوس يناسب البشرة لأن البودرة تثبت المكياج وينبغي نثر البودرة بواسطة الفرشاة

نصائح ذهبية

- 1 - ينبغي عدم الإكثار من الكمية المستخدمة من مستحضرات التجميل التي قد تضر البشرة وتزعجها من تبادل الغازات مما يؤدي إلى فقدان تانقها ولهذا تصاب بالاضطرابات
- 2 - تساعد العناية اليومية نظافة البشرة على استمرار حيويتها لأن النظافة المستمرة تخفف البشرة من المغسلات والمواد الزائفة عليها
- 3 - لابد إستخدام مستحضر صناع من آثار المكياج لأن الماء والصابون فقط لا يكفي

تنظيف البشرة

- 4 - يجب إستخدام مرطب البشرة لأن الجفاف يعمل على هلاك خلايا البشرة

وصفات طبيعية لشعر صحي وجميل

هليون جوز الهند

يضاف 5 ملاعق كبيرة من لبن جوز الهند إلى ملعقة كبيرة من عصير الليمون يستخدم المحلول الناتج في تدليك فروة الرأس يوميا بها حتى يجب تماماً ثم يشطف بالماء الدافئ

هالبينج

تدرب يبيتان في ثلاث ملاعق كبيرة من الماء وتدرب حمور لشعر ويشطف بعد أن يجب يستخدم يباغس البينج في دمان فروة الرأس

ويشطف بعد أن يجب

هاليت الفروع

تدرك فروة الرأس برزت الخروج الدافئ يومياً

هاليت البهار

تدرك فروة الرأس برزت أو كرم نبات الصبار بصفة منتظمة

لشعر التفتيش يشاف صغار من البيض إلى معلقة لين أو زياده يملقة مايونيز ومعلقة زيت

زيتون ومعلقة صمل ويوضع المزيج على الشعر لمدة ساعتين على الأقل قبل شطفه

الشعر التفتيش يبيتان كاملتان تخطان مع معلقان من زيت الزهر بذلك الشعر من جذوره

حتى اطرافه بالخالب لسو شخص تعلقك ثم يرفع إلى الأعلى ويغسل بقطعة من

البابونج لسو ساعة يشطف بعدها بالماء والشامبو

الشعر الجفاف تبال جذور الشعر يصنقو عدد (2) بيض بواسطة فرشاة

ثم يذرع بقية البيض على انهاء الشعر وبذلك الشعر لسو نصف ساعة

قبل أن يرفع ويغسل بالتاليون لسو ساعة يذرع بعدها ويترك ليف عليه

البيض ثم يغسل

الشعر الضفني تكرر نفس طريقة الشعر الجفاف لكن بإستعمال صغار

البيض فقط

مطعم "السم الهاري"

أغرب مطعم في العالم أقيم في ولاية أريزونا الأمريكية حيث يقدم الطعام لزائريه مصحوباً بمعاراة "بالسم الهاري" حيث تعلق إعلانات المطعم أن وجلته هي أقرب طريق إلى الموت إن بيرد الإبتحار وأنه يذم لزيائته الذين يبريئون الإبتحار ودية مكينة من أربع شرائع لحم وحب ويص ويقتل مقلّي تحتوى على ثلاثة آلاف سمف حرارى وهو ما يصيب الزبون بإستداء أرمعة من شرايين القلب

لواصق وعجائب

في عام 1705م وصل قود على مفي زريق صغير إلى "بيت هارتويل" بإنجلترا .. فقصت مكنة عسكرية بإدع ما شققا بتمة التجسس لصالح فرنسا

كلمات لها معنى

- تجاهل الحقيقة .. لا يعني أنها غير موجودة.
- الحب وليس الوقت الذي يقضى كل الجروح.
- عداءه المائل أقل ضرراً من مودة الأحمق.
- أعرف الكلمة التي يطق بها لسانك حتى لا تضمر الناس وأنت أولهم.
- الحياة ليست أبيض وأسود إنما أزرق .. أخضر .. أبيض .. فقط التفت عينيك وقلبك لتري ألوانها البديعة.

حكمة العبد

مزريز القاري: لا تقل إن الحياة تعب قبل أن تتبرن من راحة الموت .. ولا خسرت صداقة (التيين).

رأى الطير في أين آدم

مر سيدنا سليمان عليه السلام على أربعة من الطير وسمع كلامهم وسأل من حوله أتدرون ماذا تقول الطير ؟
لقد قال الطائر الأول يا ليت الخلق لم يخلقوا !
وقال الطائر الثاني يا ليتهم لما خلقوا حملوا لمذا خلقوا !
وقال الثالث يا ليتهم لما حملوا بدأ حملوا !
وقال الرابع يا ليتهم لما حملوا خلصوا فيما حملوا .

القول مأثور

• "إن الموزم إذا ابتسم أفقد المنتصر لذة فوزه" شكسبير

• "إن أرق الألمان وأغرب الأتباع لا يعرفها إلا قلب امرأة مرحة". بيوتون

بيوتون

• ليس هناك من هو أكثر بؤساً من المرء الذي أصبح اللقار أو عاتده الوحيدة

الفيلسوف الأمريكي وليام جيمس

• "قد تغفر لك المرأة القسوة والظلم .. لكنها لا تغفر لك عدم الاهتمام بها"

الفيلسوف الفرنسي جان جاك روسو

تسالى

1 إذا حدث العكس وأصبحت "ع" تعني ناقص و "ـ" تعني زائد فما هي نتيجة هذه التسالى : (10-3) + (5-9) - (2+7) + (11+3) = ؟

| | | | |
|----|---|----|---|
| 6 | 1 | 8 | 5 |
| 4 | | 3 | 1 |
| 10 | | | |
| | | 45 | |
| | | | |
| 15 | | 4 | |
| 12 | | 7 | |
| 17 | | 3 | |

2

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ٢ | = | C | + | A | - | ٩ |
| ٤ | = | W | - | Y | + | A |
| ١ | = | F | - | C | + | O |

حل مسألة العدد السابق

وزن الأرقام

وزن الأرقام للجوهرية بالمستطيلات الصغيرة للمستطيلات المحيطة بالرقم الأسود حتى يكون مجموع كل ثلاثة مستطيلات مساوياً للرقم الذي يدخل اليمين الأسود.



الشركة القابضة للنقل البحري والبري

ش.م.ق.م



شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع

ت.ش.م.م

DAMITTA CONTAINER & CARGO HANDLING CO.

أقرب الموانئ لمراكز الإنتاج والتوزيع

شبكة مواصلات متطورة

تقلل تكاليف النقل الداخلي إلى جميع محافظات الجمهورية

إنهاء الإجراءات والتسليم في نفس اليوم

تعريفة مخفضة لحاويات الترانزيت والبضائع العامة

عالمية

نحن دائماً بآبك إلى الأسواق العالمية



المركز الرئيسي : داخل الدائرة البحرية - ميناء دمياط

عنوان بصرى : دوماكوت دمياط

تليفون : ٢٩٠٢٩٠ - ٢٩٠١٢٢٨٥ - ٩٧٢٩٠١١٨

فاكس : ٩٧٢٩٠٧٧٧

الرقم البريدي : ٢٤٥١١ - ص.ب ١١ دمياط

e-mail: damitta@dchc.com.eg

INTERNATIONAL MARITIME SERVICE Co.



الشركة الدولية
للخدمات النقل البحري



Gafta



تعمل الشركة الدولية لخدمات النقل البحري في مجال التوكيلات الملاحية وحجز الفراغات وقد
الت على نفسها تحقيق مستويات متميزة لإرضاء عملائها من ملاك ومستأجرين وربابنة السفن

ومشغلين لجميع حمولات السفن على إختلاف أنواعها وذلك من خلال

1 - سرعة الإستجابة لمتطلبات العملاء

2 - تقديم أسعار منافسة وبخدمة متميزة

3 - التعامل مع الموردين ذوي السمعة الطيبة في المجال الملاحى

ولكى يستمر هذا الأداء المتميز قامت بإنشاء وتطبيق نظام للجودة متواءم مع متطلبات

المواصفة القياسية ISO 9001/2000 مع توافر الموارد البشرية والمادية.

وكان لتوفير البيئة الإقتصادية المتميزة أثره الفعال حيث قامت هيئة

Din En Iso 9001/2006 بمنح الشركة شهادة

وأصدر تقرير اللجنة

الدكتور بيان منصور السكرى

بعد إتمام مراجعة المنظومة بنجاح.



شركة خدمات 2 مصر

شركة قناة السويس للحاويات
مدينة شبراخيت

تصريف طاقة محطة الحاويات بإضافه ثلاث أوتاش رصيف
عملاقة ليصل العدد الإجمالي إلى 12 ونش رصيف عملاق



بوصول ثلاث أوتاش تصبح محطة الحاويات بميناء شبراخيت الأولى في مصر
من حيث المعدات والتجهيزات بعدد 12 ونش عملاق من أكبر وأحدث الأوتاش
المستخدمة في مجال تداول الحاويات والتي يستلزم المصنع من التعامل بقدرة عالية
ومعدلات عالية مع أكبر السفن الموجودة حالياً.

لقد قامت الشركة ببناء محطة تداول الحاويات من الطراز الأول على أحدث التقنم
العالمية وذلك لجذب تجارة الترانزيت إلى مصر وقد تم ذلك بنجاح نتج عنه إرتفاع
حجم التداول بالسوق المحلي.

وماكان هذا ليحقق بدون العامل البشرى الذى توليه الشركة وإهتمامها من حيث
المهارات والتطوير. فالقوى البشرية للشركة تعد عامل إستراتيجى والشركة تغخر إنها
سباقية في خلق فئة جديدة بسوق العمالة المصرية ذات قدرات مهنية عالية . القوى
البشرية بشركة قناة السويس وصلت حالياً إلى أكثر من 1000 عامل أغلبهم من
مواطنى مدينة شبراخيت ومع التوسعات المستقبلية للمرحلة الثانية من محطة الحاويات

ستتوفر فرص عمل أخرى لشباب شبراخيت
يتفقول العامل البشرى مع أحدث التقنيات أصبحت شركة قناة السويس للحاويات
مثلا يحتذى به على مستوى محطات الحاويات العالمية والنافذة بالمنطقة وأضعة
موانئ شبراخيت بالمرتبة الخامسة بين الموانئ العالمية من حيث إرتفاع معدلات التمر.

COMMERCIAL SHIPPING CO.

الشركة التجارية للملاحة

Shipping agency for all types of vessel in all Egyptian Ports

Liner Heavy lifts & Tramp agencies

Forwarder - Shipbroker & Chartering

Clearance , Inland Transportation

Stevedoring & cargo operations

Suez canal transit



26 NASR STREET - ALEXANDRIA
TEL: 4853219 / 4817107 - MOB: 0122100488
FAX: 4817107 - TELEX: 557115 CSHIP UN
EMAIL: FKHALIFA@LINK.NET

شركة فينمار للملاحة



FINMAR SHIPPING CO. (S.A.E)

"MOUSELHY BROS."



مجدد فراج



YANG MING LINE

● خط منتظم يعمل بين ميناء بورسعيد
وموانى الشرق الأقصى وأوروبا وأمريكا



□ خط منتظم يعمل بين موانى حوض
البحر المتوسط من وإلى الإسكندرية

المركز الرئيسى : ٣ شارع فرناند عاده / المسلة / محطة الرمل / الاسكندرية

٤٨٧٢٥٠٠ / ٤٨٧٣٠٧٨ / ٤٨٧٣٩٥١ / ٤٨٦١٢٣٩

٥٤٤١٨ / ٥٤٦٣٠ تليكس - ٤٨٤٧٢٦٦ / ٤٨٤٠٧٥٧ فاكس

فرع بورسعيد : ٠٦٦ / ٣٣٥٩٨٨٥ - ٠٦٦ / ٣٣٥٩٧٧٥ فاكس ٠٦٦ / ٣٣٣٦٦٤٥

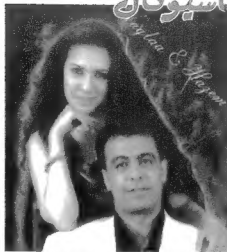
فرع دمياط : تليفون وفاكس : ٢٩٠٢٢١ / ٢٩١٢٢١ / ٥٧

القاهرة - السويس

مجتمع إنتر ناسيونال



العريس أحمد نجاح العروس مروة عبد القادر



العريس حازم عبد السيد العروس نجلاء العزراي



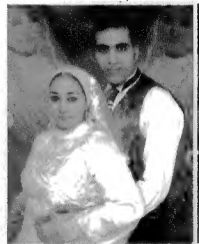
العريس محمد ربيع العروس إيمان نصر



حفل خطوبة الدكتورة / رشا أبلة / محمود رشوان رئيس قطاع الشؤون الإدارية بهيئة ميناء دمياط على الهندس / محمد إبراهيم ورد بإدارة الإكترونية بالميناء



حفل زفاف محمد رشوان بشركة الروالذ بميناء دمياط والجنسية / سلوى سريس بإدارة الأيرادات بهيئة دمياط



العريس حسن عبد الفتاح العروس داليا عباس

تهنئة قلبية



يتقدم الأستاذ / عبد الرحيم مصطفى بطا لى التهنئة إلى العميد / أحمد محمد يوسف بصور قرو وزير النقل بعيته منبرا عاما فركز المعلومات بيهة سوانى البحر الأحمر ويتمنى لسيادته دوام الترقى والتوفيق



تهنئة



غادة وياسر بهتان إيهاب عبد العاطى الشاذلى لحصوله على الإكوارويس بتقدير جيد جدا ألف مبروك



تهنئة من عمق سعاد إلى الكسندر عبد القصد بنجاحه بمعهد الكونسرتوار بباريس



تهنى الأستاذة/ سعاد عبد المقصود أين شقيقها محمود حسن بمناسبة إنضمامه لفريق كرة القدم بنادى سبورتنج الرياضى



فرح أحمد الديب من جنو محمد الديب لحفيدة الغالية/ فرح أحمد الديب فى عيد ميلادها كل سنة وانتى طيبة يا حبيبتي



سيف الدين إسلام حسن عبد اللطيف



محمد سعد الهوال



من بابا على عمر بقطاع النقل البحرى للأمورة ضحى



الشركة المتحدة للخطوط البحرية



المتحدة جروب

المتحدة جروب هي مجموعة شركات كبرى بالملكة العربية السعودية تم إنشاؤها برأس مال 2 مليار ريال سعودي ويقوم على إدارتها نخبة من رجال الأعمال ومن أعلى الكفاءات الإدارية. وتتمتع مجموعة من الشركات الكبرى بالملكة منها:

- خطوط موزيليان - مكة
- مرفئاني البرج - مكة
- ريلسون السعودية - جدة
- الخدمات مطار جدة
- النقل البحري للركاب وشحن البضائع والسيارات وتشمل العبارة السريعة المتحدة 1 ، والعبارة السريعة رديس جيت التي تعمل بين مينائي الخورقة وشرم الشيخ

العبارة المتحدة 1 ترفع علم المملكة العربية السعودية

الخط الملاحي للعبارة الخورقة - ضبا - الخورقة لنقل الركاب والسيارات والبضائع بين المملكة العربية السعودية وجمهورية مصر العربية بسرعة 37% عقدية بحرية مدة الإبحار 3 ساعات. حمولة العبارة 640 راكب وجراج يسع 175 سيارة، مساحة الخدمات الترفيهية والأسواق الحرة 25%
• مطار البحرى - فلسطين - عدن - سقطري - سنوى من الكابينة
• مطابقة لجميع الشرايط وموائى ومواصفات السلامة والأمان العالية

منطقة خدمات تحتوي على:

- أسواق حرة بها منتجات عالية
- مركز اتصالات وخدمة رجال العمال
- شبكة تلفزيون وقصص
- الإدارة في جمهورية مصر العربية - الشركة المتحدة للخطوط البحرية ش.م.م وفقا لأحكام القانون رقم 8 لسنة 1997.

شركة ميناء لوزن مصر

شركة التوافل الدولية للنقل - المملكة العربية السعودية

شركة مساهمة مصرية ترخيص سياحي 49 رأس مال مملووع 8 مليون جنيه - 12 فرع إياتا - 28 فرع جميع المحافظات بجمهورية مصر العربية - وكيل جميع شركات الطيران العالمية - تقدم كافة الخدمات السياحية وتعضو جميع المنظمات الدولية والعالمية وكيل عام الشركة المتحدة للخطوط البحرية - المتحدة 1 - في مصر.

وكيل عام الشركة المتحدة للخطوط البحرية - المتحدة 1
شركة سعودية متخصصة في النقل الدولي ونقل البضائع بالملكة العربية السعودية ومقرها مكة المكرمة ولديها فروع في جدة وينبع وضبا ووكلها بجميع المدن والمحافظات السعودية ويملك 1000 شويبي موديل 2000 مكيف - حمام - فيديو - DVD



العبارة مزودة بجراح منع الشعور بالإهتزازات البحرية



سعة العبارة 640 راكبا وجراج يسع 175 سيارة

شركة ميناء لوزن مصر



تليفون 0020263273900 فاكس 00202639207

شركة التوافل الدولية للنقل للمملكة العربية السعودية

مكة تليفون 0096625414040 فاكس 0096625413040

جدة تليفون 0086644331212 فاكس 0086644331115

الشركة المتحدة للخطوط البحرية

مجموعة خطوط 15 سنة 2 خدمات العبارة الأسبوعية

تليفون 002031204611 فاكس 002031255549

المملكة العربية السعودية - الرياض من ب.م. 50379 تليفون 009664196000

WE CARRY YOUR CONFIDENCE

INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.
E.S.Co

ARAB REPUBLIC OF EGYPT

*The pulse of goods
around the world, all
day and all night*

With the largest fleet of
container ships connected
to a worldwide network
of trucks and trains,
APL can be relied on to
move your goods
around the world

Dubai Regional Office:

Telephone: (01) 521304

Suez Office:

Adabia Port

Tel. & Fax: 2- (062)-360440, 360441

Port Said Office:

21, Al Gabry St.

Tel: 2-(066)- 352940, 352941

352942

Fax: 2- (066)- 352943

Cairo Office:

5, Farid St., Heliopolis

Tel: 2-(02)- 4141590, 4141591

4141592, 4141593

Fax: 2-(02)- 4141885

Alexandria Office :

10, Romanian Museum St.,

Al Messalah- Attareen

Tel.: 2-(03)- 4809015 (5 lines)

Fax: 2-(03)- 4805786